Das Bundes-Gesetz

über das

POST-REGAL

Vom 5. April 1894

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doctor juris utriusque

der

HOHEN STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

der

UNIVERSITÄT ZÜRICH

vorgelegt von

Julius Oetiker
von Männedorf

Genehmigt auf Antrag des Herrn Prof. Dr. *F. Meili*

STÄFA
Buchdruckerei E. Gull
1901

Das Bundes-Gesetz

über das

POST-REGAL

Vom 5. April 1894

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der Würde eines Doctor juris utriusque

der

HOHEN STAATSWISSENSCHAFTLICHEN FAKULTÄT

der

UNIVERSITÄT ZÜRICH

ACAD. LIBRARY BIBL.

vorgelegt von

Julius Oetiker
von Männedorf

Genehmigt auf Antrag des Herrn Prof. Dr. *F. Meili*

STÄFA
Buchdruckerei E. Gull
1901

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41549811_0098

Meinem Onkel

Herrn Julius Meili

in

Zürich

gewidmet

Abkürzungen.

P. G.: Bundesgesetz über das Postregal vom 5. April 1894.

T. O.: Transportordnung der schweizerischen Posten vom 3. Dezember 1894.

P. T. G.: Bundesgesetz, betreffend die Posttaxen vom 26. Juni 1884.

S. O. R. Schweizerisches Obligationenrecht.

B. G. B. Deutsches bürgerliches Gesetzbuch.

H. G. B. Deutsches Handelsgesetzbuch vom 10. Mai 1897.

B. B. Schweizerisches Bundesblatt.

A. S. Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen der schweizerischen Eidgenossenschaft.

A. E. Entscheidungen des schweizerischen Bundesgerichtes.

I. Geschichtliche Einleitung.

1. Abschnitt.

Römische Posteinrichtungen in Helvetien.

Bei den Römern finden wir die Keime geregelter Posteinrichtungen bald nach dem zweiten punischen Krieg. Die Stellung der Beamten in den Provinzen, sowie — seit dem lebendigeren Verkehr des römischen Senates mit fremden Reichen — die Reisen römischer Gesandten zu auswärtigen Völkern und Fürsten, veranlassten die ersten Anordnungen hinsichtlich ihrer Beförderung und dessen,

was sie dazu von den Gemeinden und Provinzen, die sie bereisen mussten, fordern durften. [1])

Die eigentlich organisierte Postanstalt rührt indessen erst aus der Kaiserzeit her. Die Worte des Sueton: [2])

„et quo celerius ac sub manu annuntiari cognoscisque posset, quid in provincia quaque gereretur, iuvenes primo modicis intervallis per militares vias, dehinc vehicula disposuit, ut qui a loco eidem perferrent litteras, interrogari quoque si quid res exigerent, possent"

geben die Grundlage zu der sichern Annahme, dass Augustus als Reformator der römischen Staatsposten anzusehen ist. Der byzantinische Historiker Procopius berichtet uns, dass es Augustus, wie überhaupt den ersten römischen Kaisern, durch diese Neuorganisation des Postwesens möglich geworden sei, alle Vorfälle in den Provinzen zu erfahren, sowohl das, was die Feinde vorhatten, als auch zufällige Ereignisse, Empörungen und Aufstände in einzelnen Gegenden; ferner was die Statthalter und die übrigen Beamten betrieben; ganz besonders aber wären die abgesandten Boten benutzt worden, um Befehle zur unverzüglichen Beitreibung von Steuern zu überbringen. [3])

Die römische Staatspost führte den Namen *cursus publicus* und man verstand darunter den Organismus derjenigen Anstalten, welche an bestimmten Orten längs den Staatsstrassen errichtet, dazu dienten, mittelst Beförderung von Korrespondenzen, Personen und Sachen durch eigens hiefür bestimmte Fahrzeuge und Tiere, unter Leitung besonders hiefür angestellter Beamten den Geschäftsverkehr zwischem dem Kaiser nnd seinen Regierungsorganen, so-

[1]) Cf. über das römische Postwesen Hartmann: „Entwicklungsgeschichte der Posten". (Leipzig 1868) p. 25—122. Flegler: „Zur Geschichte der Posten" (Nürnberg 1858). Hudemann: „Das Postwesen der römischen Kaiserzeit." (Kiel 1866) und den Cod. Theodos., de cursu publico VIII, 5. Fischer im Handwörterbuch der Staatswissenschaften Bd. V, p. 176 ff.

[2]) Sueton in August. cap. 49.

[3]) Hartmann, l. c. p. 42.

wohl in Zivil- als Militärangelegenheiten zu unterhalten. Für Staats- und Regierungszwecke eingerichtet, sollte der cursus publicus ausschliesslich nur diesen Zwecken dienen; Privatpersonen und Privatangelegenheiten waren daher von Anfang an ausgeschlossen.

Was nun die römischen Posteinrichtungen in Helvetien anbetrifft, so bestanden solche vorzugsweise in Rätien mit Rücksicht auf die Verbindung über die Alpenpässe mit Italien.[1]) Es ist äusserst interessant, den ganzen Organismus der römischen Staatspost, welche Gegenstand besonderer Fürsorge der Provinzialstatthalter war, kennen zu lernen. Die Post war der Hauptsache nach Fahrpost, aber mit verschiedenem Fahrzeug und verschiedener Bespannung. Das Fahrzeug war nämlich entweder zweirädrig (birota) oder vierrädrig (reda, carrus); die Bespannung bestand in Maultieren, Pferden, Eseln oder Ochsen und da sie dem Staate von den anwohnenden Grundbesitzern gestellt wurde, so war ihre Beschaffenheit mehr oder weniger davon abhängig, welche Zugtiere in der betreffenden Gegend leichter aufzutreiben waren. In Rätien brachten es wohl die starken Steigungen der Gebirgsstrassen mit sich, dass auf denselben nur vierrädrige Fahrzeuge in Gebrauch waren und dass ferner das Ochsengespann, sowie auch die Saumpferde häufiger als im Flachlande benutzt wurden.[2])

Für den Postbetrieb waren die Reichs- oder Militärstrassen in Stationen und zwar teils in Haupt- oder Raststationen, teils in Neben- oder blosse Wechselstationen abgeteilt. An den Wechselstationen (mutationes) wurde bloss die Bespannung gewechselt;[3]) die Raststationen dagegen (mansiones) waren zwar immer auch Wechselstationen, unterschieden sich aber von den letztern dadurch,

[1]) Cf. hierüber Planta: „Das alte Rätien." (Berlin 1872).

[2]) Planta, l. c p. 178/179.

[3]) Der Name Muttenz in Baselland kommt sehr wahrscheinlich her von einer solchen mutatio (Sonntagsblatt des „Bund" 1875, Nr. 18).

dass sie zugleich eine öffentliche Herberge (mansio) besassen, in welchen die Postreisenden Unterkunft und Unterhalt fanden. Nach der Tabula Peutinger und dem Itinerar. Anton[1]) betrug die Entfernung der Stationen in Rätien sechs bis neun Wegstunden, wobei diese rätischen Stationen wohl als mansiones zu taxieren sind. Als selbstverständlich darf man es betrachten, dass sowohl die mansiones als auch die mutationes in bewohnte Ortschaften verlegt wurden. Dass man die Hauptstationen in verkehrsreichen Orten einzurichten liebte, oder dass sich solche Ortschaften um die Poststationen bildeten, beweist der Umstand, dass in der spätern Kaiserzeit in den Hauptstationen oft auch das Rathaus des betreffenden Stadtbezirks, wohl auch ein kaiserlicher Palast, ja selbst ein Bischofssitz sich befand. Dies trifft gerade zu für Curia Rætorum (Chur), das eine Hauptstation war, ferner wie es der Name „Curia" andeutet, ein Rathaus, wahrscheinlich auch einen kaiserlichen Palast hatte und endlich Sitz eines Bischofs wurde. —

Die Oberaufsicht über das Postwesen in der Provinz führte, wie wir bereits erwähnt haben, der Statthalter; ihm lag der Unterhalt und die Verproviantierung der Stationsgebäude ob, und damit er ja seiner Pflicht genüge, wurde er von Rom aus durch einen Kursinspektor (curiosus) beaufsichtigt, der jährlich die Provinz bereiste und dem die Pflicht oblag, jeder missbräuchlichen Benutzung der Postanstalten mit aller Strenge entgegenzutreten.[2])

Wie genau überdies der ganze Organismus funktionieren musste, beweisen die zahlreichen, auf die Post bezüglichen Verordnungen der spätern Kaiserzeit. So bestimmte das Theodos. Gesetzbuch, dass an den zweirädrigen

[1]) Planta, l. c. p. 179.

[2]) Cf. hierüber Mommsen: „Römisches Strafrecht" p. 321. Hirschfeld: „Untersuchungen auf dem Gebiete der römischen Verwaltungsgeschichte Bd. I, p. 98 ff. und Karlowa: „Römische Rechtsgeschichte" Bd. I, p. 563 und 874.

Wagen drei Maultiere (oder Pferde), an den vierrädrigen Pferdewagen bis zehn Maultiere (oder Pferde) und an den Ochsenwagen zwei Paar Ochsen gespannt werden sollten.[1]) Ja selbst das Maximum der Lasten, womit die Postfuhrwerke und Postpferde beschwert werden durften, war genau angegeben; ein zweirädriger Wagen sollte nicht mit mehr als 200 römischen Pfund,[2]) ein einrädriger mit Maultieren oder Pferden bespannter Wagen beim Transport von Geld oder feiner Kleidung und Wäsche für den kaiserlichen Gebrauch mit nicht mehr als 1000 römischen Pfund und ein Reitpferd mit nicht mehr als 30 römischen Pfund beschwert werden.[3])

Wir haben schon betont, dass die römische Staatspost, zum Unterschied von den Postanstalten unserer Zeit nur rein staatlichen, oder vielmehr fiskalischen Zwecken diente und so erklärt es sich auch, dass der cursus publicus zu einer wahrhaft drückenden Last des Volkes wurde, nur Beamte und Bedienstete des Staates hatten Zugang zur Post, nur ihre Güter wurden befördert; die ausserhalb jener Kreise liegenden Schichten der Bevölkerung hatten daran keinen Anteil, man wälzte vielmehr mit unerhörter Selbstsucht die ausserordentlichen Kosten der Anstalt auf die Schultern derjenigen, die davon gänzlich ausgeschlossen blieben. Wer mit der Staatspost befördert werden wollte, musste sich zu diesem Zweck besonders legitimieren. Der Reisepass, welcher zur Benützung des cursus publicus berechtigte, führte den Namen diploma, später auch evectio[4]); er wurde vom Kaiser selbst oder von den obersten Reichs- und Provinzialbeamten (dem præfectus prætorio, vicarius, rector oder dux) erteilt. Von den Reisepässen scheint besonders auch die Geistlichkeit lebhaf-

[1]) Codex Theod. de cursu publ. VIII, 5, l. 15, l. 23, l. 34, l. 35, l. 36.

[2]) Ein römisches Pfund hatte 327,5 gr.

[3]) Codex Theod. de cursu publ. VIII, 5, l. 28, l. 47. Flegler, l. c. p. 10.

[4]) Hartmann, l. c. p. 63 ff. Flegler l. c. p. 11 ff.

ten Gebrauch gemacht zu haben, denn ohne dieses Transportmittel der kaiserlichen Staatspost hätte sie sich kaum so oft, als wie es damals geschah, in Synoden und Konzilien vereinigen können.[1]) Mit der freien Fahrt war für die Amtspersonen auch freier Unterhalt in den Stationsherbergen verbunden, für andere nur insoweit, als sich die Fahrbewilligung ausdrücklich darauf erstreckte. Die Freibriefe wurden nach und nach in das Unermessliche vermehrt und von solchen erteilt, die dazu gar nicht ermächtigt waren und von andern benutzt, denen jeder rechtliche Anspruch darauf abgieng. Zahlreiche Verordnungen der spätern Kaiser entsprangen lediglich dem Streben, die Staatspost durch Beschränkung der Erteilung von Reisepässen zu erhalten. Wie weit der Missbrauch gegangen sein muss, erhellt aus der Thatsache, dass mit den Fahrbewilligungen förmlich Handel getrieben wurde, dass ferner die kontrollierenden Beamten, wie die curiosi, sich des nämlichen Unfugs schuldig machten, wie die kontrollierten und durch die masslosen Frohnleistungen, die sie zu Gunsten der Postanstalten von den belasteten Grundbesitzern verlangten, die letztern zu Grunde richteten.[2]) Der kostbare Unterhalt der kaiserlichen Rasten, der Haupt- und Nebenstationen samt der grossen Zahl der daselbst in Bereitschaft gehaltenen Tiere blieb nämlich den Provinzen aufgebürdet. Aber nicht genug damit, wo die Last- und Zugtiere nicht ausreichten, da hatten ausserdem die Gemeinden und Grundbesitzer noch die Verpflichtung zur Vorspann. Wie drückend alle die erwähnten Lasten für die Provinzen gewesen sein mussten, bezeugt der Umstand, dass als Italien von denselben befreit wurde, zur Erinnerung daran eine Münze geprägt wurde mit der Inschrift:

[1]) Planta, l. c. p. 181.
[2]) Planta, l. c. p. 182.

„Vehiculatione Italiæ remissa.“ [1])

Aus der Thatsache, dass einzelne Provinzen von den drückenden Lasten, die ihnen durch die Staatspost erwachsen waren, befreit wurden, darf man wohl auch schliessen, dass wiederholt einzelne Kaiser sich bemühten, dem bedrückten Volke Erleichterungen zu verschaffen. [2])

Dies ein flüchtiges Bild des römischen cursus publicus, wie er schon vor mehr als anderthalb Jahrtausenden auch in den helvetischen Gauen organisiert war. So kann es uns nicht ernstlich auffallen, dass um das Jahr 300 p. Chr. ein römischer Feldherr viel schneller, sicherer und bequemer mit der kaiserlichen Reichspost von Chur nach Genf gelangen konnte, als dies zu Ende des XVIII. Jahrhunderts der Fall war; die Tatsache ermangelt aber nicht eines gewissen Interesses vom Gesichtspunkte der Verkehrsgeschichte.

Hartmann, der ausgezeichnete Kenner der Geschichte des Postwesens, widmet dem römischen cursus publicus die folgenden zutreffenden Aeusserungen: [3])

> „Es war die Ausführung eines grossartigen Gedankens, der wert gewesen wäre, bessere Früchte von der Zukunft zu ernten, wenn nicht schon in dem Grundgedanken und in der innern Einrichtung der Keim der Krankheit verborgen gewesen wäre, denn nicht um eines volkswirtschaftlichen Zieles wegen wurde der cursus publicus errichtet, sondern der Egoismus des Cäsars und dessen eiserner Wille schufen den leitenden Gedanken. Daher überall, wo der Gedanke

---

[1]) Le Quien de la Neufville: „Origine des Postes (Paris 1708) p. 49. „Le revers de ce monument représente deux mules paissantes, l'une à droite, l'autre à gauche d'un chariot, dont le timon est levé. On lit à la légende: „Vehiculatione Italiæ remissa.“

[2]) Hartmann, l. c. p. 87.

[3]) Hartmann, l. c. p. 86.

zur Ausführung gelangte, Widerwille und Hindernisse von Seite des Volkes, überall Zwang und Bedrückung von oben herab, bis das ganze Institut teils unter den Fluten der hereinbrechenden politischen Stürme, teils unter der Not der bedrückten Provinzen, teils unter dem schmählichen Treiben des Beamtenwesens zusammenbrach.“

2. Abschnitt.

Die Anfänge des kantonalen Postwesens.

I.

Während die Trümmer des römischen Postwesens auch nach der Völkerwanderung als verjährtes Herkommen fortdauerten, ohne belebenden Nutzen für die Gesellschaft, bloss zur Bequemlichkeit der Herrschenden und zur Belästigung der Untertanen, so bildeten sich im Stillen die ersten kleinen Ansätze zur Umwandlung des öffentlichen Verkehrs im Mittelalter.[1]) Aus zahlreichen Urkunden ergibt sich, dass zunächst in Frankreich Städte und Körperschaften, ganz besonders aber Klöster und Bistümer zur Vermittlung ihres äussern Verkehrs sich ständiger und besoldeter Boten bedienten.[2]) Der Faden dieser Einrichtungen führt zu den grossartigen Botenanstalten der Pariser Universität, wo uns zum ersten Mal die Einsicht entgegentritt, dass das Postwesen ein Erzeugnis der Gesellschaft, ihrer gesteigerten Tätigkeit und ihrer vermehrten Bedürfnisse sei. Durch den sich immer steigernden Besuch an der Pariser Universität wurden die Botenanstalten an derselben im Laufe der Zeit bedeutend erweitert. Die

---

[1]) Wir geben hier zunächst einige Andeutungen über die mittelalterliche Entwicklung des Postwesens in Deutschland und Frankreich. Cf. darüber Flegler, l. c. p. 13—38. Hartmann, l. c. p. 121—217 und Klüber: „Das Postwesen in Deutschland" (Erlangen 1811) p. 7—15.

[2]) Die mittelalterliche Bezeichnung dieser Boten ist messagerius und messagarius, ihres Geschäftes messagerium und messajaria.

innere Einrichtung der so geschaffenen Anstalten stand mit der damals üblichen Einteilung in verschiedene Nationen in enger Verbindung. Die Nationen allein wählten die Postboten, nahmen sie in Eid und Pflicht und machten sie für ihre Diensterfüllungen verantwortlich. Man unterschied die Grossboten (grands messagers) und die Unterboten (petits messagers oder messagers volans); die Geschäftsstuben der erstern waren die Sammelpunkte der ganzen Postverbindung, dort wurden alle von Paris abgehenden Briefe und Pakete aufgegeben, die von aussen anlangenden in Empfang genommen, verlesen und an die Aufschriften befördert. Den Postzug zwischen Paris und den einzelnen Territorien des In- und Auslandes unterhielten die Unterboten, welche die in Paris aufgegebenen Briefschaften und Gepäcke in Empfang nahmen und dafür die von Auswärts erhaltenen überlieferten; diese Unterboten nannte man auch messagers volans wegen der ausserordentlichen Schnelligkeit, mit der sie lediglich zu Fuss grosse Entfernungen zurücklegten. Ohne Zweifel war das Geschäft der Grossboten, soweit es sich um Auslagen und Kosten handelte, eine Privatunternehmung; die Grossboten bezogen die festgestellten Postgelder, leisteten die nötigen Dienste und zahlten dafür an die Universität einen verhältnismässigen Betrag. Wir haben also in diesen Universitätsbotenanstalten [1]) eine Einrichtung vor uns, die ursprünglich zum Besten einer Körperschaft gegründet, im eigenen Interesse sehr bald die übrige Gesellschaft ins Auge fasste und durch die Beiträge der letztern erhalten wurde, ohne auf verhasste Weise die Kräfte Dritter und Unbeteiligter zum Vorteil Alleingeniessender auszubeuten.[2])

Den ersten Schlag gegen die Botenanstalten der Pariser Universität führte Ludwig XI. in der ersten Hälfte des XV. Jahrhunderts. Am 19. Juni 1464 erliess er die

[1]) Nach dem Muster von Paris bildeten sich solche Postanstalten an den Universitäten von England und Italien.

[2]) Cf. Hartmann, l. c. p. 207—210.

denkwürdige Verordnung über die Errichtung einer königlichen Post; diese Verordnung bildet für die Geschichte des Postwesens bereits den Uebergang aus dem Mittelalter in die Neuzeit.[1]) Auf allen Heerstrassen Frankreichs wurden von vier zu vier Meilen Postmeister bestellt (maîtres tenants les chevaux courans pour le service du Roy) welche die Verpflichtung hatten, mindestens vier bis fünf geschirrte Pferde in Bereitschaft zu halten, welche im Stande wären, die Strecke von einer Rast zur andern in gestrecktem Galopp zurückzulegen. Die sämtlichen Postmeister standen unter der Aufsicht eines Oberpostmeisters, (conseiller grand-maître des coureurs de France) der auf der einen Seite seine Weisungen unmittelbar vom König empfieng, auf der andern die Befugnis hatte, die unter ihm stehenden Postmeister in Eid und Pflicht zu nehmen und dieselben nach eigenem Ermessen zu bestellen und zu entlassen. Der Oberpostmeister und seine Gehülfen waren gehalten, auf sämtlichen Sendungen Tag und Stunde des Abgangs genau anzumerken, und diese Angaben wurden von einem Standort zum andern bis zum Bestimmungsort sorgfältig fortgeführt. Die Beförderung bezog sich aber nur auf die Depeschen und Berichte des Königs oder solcher Korrespondenzen, die von den Gouverneuren der Provinzen, deren Stellvertretern und andern Beamten an den König gerichtet waren und endlich auf solche Personen, die in königlichen Diensten reisten. Ueberdies war die Benützung der Postpferde auch den Boten und Kurieren des Pabstes und den zu Frankreich in guter Beziehung stehenden Höfen gestattet.[2]) Aber schon 16 Jahre

[1]) Edit pour l'Etablissement des Postes, en date a Luxies près Doulens le 19 Juin 1464. Institution et l'établissement, que le Roi, notre Sire, veut et ordonne être fait de certains Coureurs et Porteurs de Ses Dépêches en tous les lieux de son royaume, pays et terres de Son obéissance pour la commodité de Ses affaires, et diligence de Son service et de Ses dites affaires. —

[2]) Hartmann, l. c. p. 227—230.

nach Erlass des königlichen Ediktes (1480) durften Privatpersonen mit den Stationspferden befördert werden, und aus einem spätern Edikt von 1495 lässt sich schliessen, dass seit jener Zeit auch Privatkorrespondenzen zu den Beförderungsgegenständen gehörten. Dies sind die Grundzüge der berühmten Verordnung von 1464. Zum Andenken an die Schöpfung dieser Posteinrichtungen liess Ludwig der XI. eine Münze prägen, deren Rückseite zwei Kuriere im Galopp reitend zeigt, der Vorreiter hat hinter sich ein Brieffelleisen. Die Umschrift lautet:

„Qui pedibus volucres anteirent cursibus auras.“ [1])

Auch in Deutschland entwickelte das Bedürfnis während des Mittelalters eine Reihe von Einrichtungen, die wir als die Vorläufer der modernen Postanstalten betrachten müssen. Den Anknüpfungspunkt finden wir hier in dem Recht der Hoffolge; während nämlich der Kaiser und die Ritter seines Gefolges den Weg stets zu Pferd zurücklegten, musste das Gepäck in allen Gegenden, durch welche der Reisezug sich bewegte, von den Einwohnern von einem Ort zum andern befördert werden. Bistümer, Abteien, Klöster und später auch die Städte betrachteten es als eine Ehrenpflicht, für den Transport des kaiserlichen Trosses Sorge zu tragen und ihr eigenes Interesse gebot ihnen, sich dadurch die Gunst des Kaisers zu sichern.

Allmählig bildeten sich im Stillen aus den mittleren Schichten der Bevölkerung neue Wege und Hülfsmittel des Verkehrs; dies geschah in eben dem Grade, als Handel und Gewerbefleiss emporkamen. Die erste Stelle gebührt unstreitig der Kaufmannschaft; fast während des ganzen Mittelalters war der Begriff des Reisens und Fahrens mit dem des Handelsstandes unzertrennlich und die Besuche der zahlreichen Märkte und Messen wurden da-

[1]) Wir wollen nicht unerwähnt lassen, dass bis zum Jahre 1719 die Pariser Universitätspostanstalt neben der königlichen Staatspost fortbestehen blieb. Flegler, l. c. p. 22.

her ebensoviele Postzüge im Gewande jener Zeit.[1]) Nachdem nun einmal der gegenseitige Verkehr nicht nur zum Bedürfnisse des Handelsstandes allein, sondern zu dem aller Klassen und Stände geworden war, konnte es nicht ausbleiben, dass er selbst als eine eigene, abgesonderte Tätigkeit aufgefasst wurde. Fürsten, Klöster und Städte wetteiferten in der Anstellung von Boten, welche gegen Belohnung die Beförderung von Nachrichten und Sachen übernahmen. Die Bewirtung und Belohnung dieser Boten mit Brod scheint zu den frühesten Arten, solche Dienste zu vergelten, gehört zu haben; daher in jener Zeit vom Botenbrod im Sinne von Botenlohn die Rede ist.[2])

Mit der Zeit begannen nun auch die grössern und verkehrsreichern Städte öffentliche Boten in Dienst zu nehmen; diese Stadtboten wurden neben den gerichtlichen Dienstleistungen auch zur Beförderung brieflicher Sendungen in- und ausserhalb des städtischen Gebietes verwendet.[3]) Blosse Boten konnten indessen dem stets wachsenden Verkehr nicht mehr genügen, denn für den Warentransport bedurfte es grosser und ausgedehnter Anstalten; so kommen denn im XV. Jahrhundert die Güterfuhren und fahrenden Boten auf, so dass die Hauptstrassen zwischen den handeltreibenden Städten seit jener Zeit ein buntes Bild mittelalterlicher Postzüge lieferten.

Eine eigentümliche Erscheinung bildeten die sogenannten *Metzgerposten* in Deutschland.[4]) Es ist leicht erklärlich, dass die Metzger sich vermöge ihres Berufes schon sehr frühe zur Besorgung von Nachrichten und Mitteilungen eigneten; nötigte sie doch ihr Beruf zur Haltung

[1]) Ueber die Botenzüge der Hansa cf. Hartmann, l. c. p. 177—183.

[2]) Cf. darüber z. B. die folgende Stelle im Nibelungenlied:
„Die boten strichen sere, in vvas der Reise not,
Durch die grozen ere und' durch richiu botenbrod."

[3]) Flegler, l. c. p. 26—28.

[4]) Berlepsch: „Chronik der Gewerke," (St. Gallen) V, 72/73. Hartmann, l. c. p. 196—200 und Stengel: „Das deutsche Postwesen" (1844) p. 210 ff.

von Pferden, da sie oft Geschäfte und Lieferungen in entfernte Gegenden übernahmen. Die eigentlichen Metzgerposten als öffentliche Anstalten entstanden begreiflicherweise erst mit der festen Organisation der Metzger zu Zünften. Diese Posteinrichtungen haben sich teilweise bis ins XVIII. Jahrhundert erhalten, wie sich dies aus Klagen der Unternehmer der Reichsposten unter Rudolf II. schliessen lässt.[1])

Ganz ausser allem Zusammenhang mit den angeführten Posteinrichtungen standen die Postanstalten der deutschen Ritterorden.[2]) Der deutsche Ritterorden in Preussen besass nämlich seit dem Ende des XIV. Jahrhunderts eine vollständig eingerichtete Reitpost. In dem Hauptnause Marienburg leitete der oberste Pferdemarschall zugleich als Oberpostmeister den dortigen Briefstall; er beaufsichtigte die Briefjungen Postillone, welche mit ihren Schweiken Pferden die einzelnen Postrasten zurücklegten. Die Postrasten wurden durch die Ordenshäuser gebildet, in welchen Ankunft, Aufgabe oder Abgang eines Briefes genau angemerkt wurde. Die Anstalt war aber ausschliesslich nur für den Hof von Marienburg und die Ordensbeamten bestimmt, die übrigen Stände der Gesellschaft konnten sich derselben nicht bedienen.

Nicht so bald wie in Frankreich gelangte Deutschland zu einer staatlichen Einheit im Postwesen; die Verkehrseinrichtungen blieben hier noch lange zersplittert, wenn auch schon einzelne Landesfürsten nunmehr die bisherige Aufgabe der Städte und Korporationen an sich zogen und die Postanstalten unter ihrem eigenen Regime einrichteten. Die älteste landesherrliche Post war diejenige der Mark Brandenburg, die unter dem Kurfürsten Albrecht organisiert wurde. Andere Landesfürsten folgten dem Beispiel Albrechts, und so finden wir gegen das Ende des XV. Jahrhunderts zahlreiche deutsche Territorialpost- und Bo-

[1]) Stengel, l. c. p. 15 16.

[2]) Cf. darüber Flegler, l. c. p. 29 30 und Hartmann l. c. p. 187-190.

tenanstalten. Mit dem Aufkommen des Geschlechtes derer von Thurn und Taxis[1]) beginnt eine neue Aera in der Geschichte des deutschen Postwesens. Im Jahre 1504 ernannte Kaiser Maximilian I. Franciscus de Tassis zum General-Postmeister in allen seinen Staaten und als gegen das Ende des XVI. Jahrhunderts die Theorie aufkam, dass das Recht, Posten in ganz Deutschland anzulegen, ein kaiserliches Reservatrecht repräsentiere, verlieh Rudolf II. Leonhard von Taxis im Jahr 1595 das Amt eines Reichs-Generalpostmeisters. Schon 1615 wurde Lamoral von Taxis mit dieser Würde erblich belehnt und das Geschlecht behielt dieselbe dann bis zum 28. Januar 1867, in welchem Jahr das gesamte Thurn- und Taxische Postwesen vertraglich auf Preussen überging. —

II.

Mit diesen kurzen Bemerkungen über die Geschichte des Postwesens in Frankreich und Deutschland abbrechend,[2]) gehen wir nun über zur Betrachtung der ersten Posteinrichtungen in den schweizerischen Kantonen.[3])

Was den Zeitpunkt anbetrifft, seit welchem ein regelmässiger Postdienst in der Schweiz eingerichtet wurde, so lässt sich ein solcher mit Bestimmtheit nicht angeben, doch weisen Nachrichten in den vorhandenen Urkunden

[1]) Cf. die Geschichte dieses Fürstengeschlechtes bei Hartmann, l. c. p. 251—60.

[2]) Ueber das französische Postwesen cf. die schon zitierte Schrift von Le Quien de Neufville: „Origine des Postes chez les anciens et les modernes;“ (Paris 1708). Für die Entwicklung des deutschen Postwesens vor allen das umfangreiche Werk von Stephan: „Geschichte der preussischen Post, (Berlin 1859) und sodann neben den oben zitierten Schriften Matthias: „Darstellung des Postwesens in den preussischen Staaten“ (1817).

[3]) Eine quellmässige Schilderung der schweizerischen Verhältnisse gibt Koch: „Die ersten Posteinrichtungen in der Schweiz,“ Union postale Bd. VIII. p. 117, 137, 181, (Separatabdruck im Berner Taschenbuch von 1884 p. 67—103). Bavier: „Die Strassen der Schweiz.“ (Zürich 1878) p. 129 ff.

darauf hin, dass Posteinrichtungen schon in sehr früher Zeit bestanden haben müssen. So lesen wir, dass im Jahre 1387 der Handelsstand St. Gallen von der reichen Stadt Nürnberg die Zusage erhielt, auf ewige Zeiten von der Entrichtung von Zollabgaben befreit zu bleiben, und es erscheint daher die Annahme gerechtfertigt, dass schon lange vorher ein lebhafter Handelsverkehr, vermittelt durch Güterfuhren, fahrende Boten, Mönche und Metzgerposten zwischen den beiden Städten bestanden haben muss. *Die Posteinrichtungen von St. Gallen*[1]) waren auf Anregung der dortigen Kaufleute organisiert worden, die sich schon frühzeitig dahin geeinigt hatten, die grossen Kosten der Botenanstalt gemeinschaftlich zu tragen. Es handelte sich dabei um die Beförderung von Briefen und Waren, später auch von Reisenden. Auf den Strassen traf man lange Züge von im Schritt sich bewegenden Pferden und Maulesel, mit Kaufmannswaren beladen, oder von Reisenden geritten. Die Aufsicht über den Zug führte der städtische Bote, welcher Wappenschild und Mantel mit den Farben der Stadt trug. Als später die Botenzüge in periodischen Zeiträumen zur Ausführung gelangten, wurde von den kaufmännischen Korporationen in denjenigen Städten, welche von den Zügen berührt wurden, die Verteilung der Leistungen, der Einnahmen und Ausgaben kontraktlich geregelt. Die Mitglieder der Korporationen, welche in brieflichem Verkehr miteinander standen, zahlten je nach dem Umfang ihrer Geschäfte einen Beitrag an die Kosten, welche die Botenpost verursachte. Der Botenritt ging von St. Gallen über Lindau, Ravensburg und Ulm nach Nürnberg; ein anderer über Zürich, Aarberg, Murten und Genf nach Lyon; dieser letztere wurde das Lyoner Ordinari[2]) genannt. Briefe nach und von solchen Orten, welche wie z. B. Basel und Bern nicht an einer der genannten Routen lagen, wurden von den Boten unterwegs abgegeben, oder zur Weiterbe-

[1]) Union postale Bd. VIII. p. 123/124.

[2]) Naef: „Chronik der Stadt und Landschaft St. Gallen." p. 444.

förderung angenommen. Unter der geschickten Leitung der Kaufmannschaft begannen die St. Galler Botenverbindungen bald gewinnbringend zu werden und andere schweizerische Städte und Kantone, neidisch auf die Erfolge der St. Galler, bemühten sich eifrig, ähnliche Anstalten zu organisieren. Im Jahre 1585 richteten Schaffhausen und Zürich gemeinschaftlich einen Botendienst nach Genf ein, mit dem sie die nach Frankreich bestimmten Korrespondenzen aus Deutschland zur Beförderung annahmen.[1]) Als aber später zwischen St. Gallen und Schaffhausen eine Verständigung eintrat, wornach die Boten abwechselnd wöchentlich von St. Gallen und von Schaffhausen aus nach Lyon abgehen sollten, entschlossen sich die Zürcher Kaufleute auf eigene Faust einen Botendienst nach Genf einzurichten, der dann in der Folge St. Gallen und Schaffhausen einen namhaften Teil ihrer Einnahmen entzog.

Ueber die ersten *Botenverbindungen der Stadt Zürich* berichtet uns der Chronist Fäsi[2]) folgendes:

„Der Grundstein zu dem Posten- und Botten-Wesen von Zürich ist von denen Herren von Hessen, welche eine Handlung in Lyon geführt Ao 1630 errichtet und durch Fuss-Botten von Lyon bis auf Zürich mit Königlichen Französischen Privilegiis bis Ao 1662 exercirt worden; hiernach ist vom Löbl. Stand Zürich ein Kaufmanns-Directorium gesetzet, das Post- und Botten-Wesen demselben zur Aufsicht übergeben, bis auf den heutigen Tag administriert und auch nach und nach sowohl mit Meyland, als andern Orten und Cantons in der Schweiz, mit Bern, Basel, St. Gallen und Schaffhausen Tractaten errichtet und zum Nutzen des ganzen Publici in solche Ordnung gesetzt worden,

[1]) Union postale Bd. VIII. p. 125.

[2]) Fäsi: „Genaue und vollständige Staats- und Erdbeschreibung," Bd. I. 31. Cf. auch Meyer von Knonau: „Der Kanton Zürich," I. Bd. 2. Aufl. Zürich 1844 S. 344/345.

dass man auf die geschwindeste Art seine Correspondenz führen kann."

Wie Fäsi darauf hindeutet, wurde aus privaten Mitteln, allerdings mit eidgenössischer Beihilfe im Jahr 1653 ein eigenes Postamt in Mailand errichtet; ebenso organisierten Kaufleute eine Briefpost nach Bergamo, die 1665 von Venedig in einem besondern Vertrage bestätigt wurde. Das kaufmännische Direktorium, das aus dreizehn Personen zusammengesetzt war, hatte die alleinige und mühsame Aufsicht über das ganze Post- und Botenwesen von Zürich zu besorgen, und sie verblieb ihm bis zum Jahr 1798. Ueber die verschiedenen Botenverbindungen, die Zürich eingerichtet hatte, macht uns Fäsi folgende Angaben:

„Im Jahr 1698 ging Montag 1. der Basler Fussbote mit Briefen nach dem Rhein; 2. der St. Galler Fussbote nach St. Gallen; 3. der Schaffhauser Bote; 4. der Berner Bote mit den französischen Briefen; 5. der Luzerner Bote. Dienstag 1. der Schaffhauser Bote; 2. der Luzerner Bote. Mittwoch 1. der Berner Bote (der einzig fahrende Bote); 2. der Schaffhauser Bote. Donerstag der Berner Bote. Freitag 1. der Bergamo Bote mit Briefen nach Italien; 2. der St. Galler Bote; 3. der Luzerner Bote. Samstag 1. der Schaffhauser Bote; 2. der Churer Bote mit Briefen nach Italien; 3. der St. Galler Bote mit dem Ordinari nach St. Gallen und dem Reich".

Die Nürnberger und St. Galler Botenpost-Verbindungen mit Lyon und Genf weisen darauf hin, dass auch in letzterer Stadt schon sehr frühe Posteinrichtungen bestanden haben müssen. In Genf begnügte man sich aber nicht, wie in andern schweizerischen Städten, mit Fussboten und reitenden Kurieren; man machte hier schon seit dem Anfange des XVII. Jahrhunderts von den chasse-marées Gebrauch, einem Transportmittel, das ursprünglich zur Herbeischaffung von Seefischen und Nahrungsmitteln verwendet worden war, mit dessen Namen aber später ein Eilwagendienst bezeichnet wurde, der zur Beförderung

von Briefen, Waren und Geld diente. Aus den Genfer-Archiven ergibt sich, dass die dortigen Behörden schon im Jahr 1620 sich mit dem Verluste von Briefen und Waren, die dem Lyoner chasse-marée anvertraut gewesen waren, zu beschäftigen hatten. Im Jahre 1626 richteten die Lyoner Schöppen an den Genfer Magistrat ein Schreiben, worin sie ihm den neuen Unternehmer des chasse-marée empfahlen; 1628 verpflichtete sich der Unternehmer des chasse-marée von Genf nach Lyon dem Magistrat in Genf jährlich 100 Livres für die Empfehlungsschreiben zu zahlen, die man ihm für die „Herren vom Rathaus in Lyon" abgegeben hatte. Im Jahre 1632 endlich wurde durch den Genfer Magistrat ein förmlicher Vertrag mit dem Lyoner chasse-marée abgeschlossen. Neben diesen Post- und Boteneinrichtungen organisierte die Stadt Genf zudem noch Reitposten, die zur ausschliesslichen Beförderung von Briefen zwischen Genf und Lyon reserviert blieben.[1]) Nachdem im Jahr 1669 der Briefpostverkehr zwischen Genf und Lyon von der französischen Regierung der königlichen Staatspost übertragen worden war,[2]) blieb seit jener Zeit nur noch die auf der erwähnten Strecke vermittelst coches (chasse-marées für Beförderung von Personen und deren Gepäck) unterhaltene Verbindung.

Was die Posteinrichtungen *von Bern* anbetrifft, so haben wir schon gelegentlich erwähnt, dass diese Stadt abseits von den grossen Verkehrsstrassen lag, auf welchen sich die Botenzüge zwischen St. Gallen, Schaffhausen und Zürich einerseits und Genf und Lyon andererseits bewegten. Die Bernerregierung war daher gezwungen, ihre Postsachen auf eigene Kosten und durch besondere Boten nach und von einer Rast derjenigen Route befördern bezw. abholen zu lassen, auf welcher die Verbindung zwischen St. Gallen, Zürich und Genf unterhalten wurde. Aus die-

[1]) Cf. über diese Genfer Verkehrsverhältnisse Union postale, Bd. VIII, p. 137/38.

[2]) Bavier, l. c. p. 121.

ser zurückgesetzten Stellung wurde Bern herausgebracht durch die von der Regierung im Jahr 1675 erfolgte erblehensweise Verleihung des Postwesens im ganzen Umfange der Republik an die Familie *Fischer von Reichenbach* in Bern. Von nun an sollten die Postsachen im ganzen bernischen Gebiet ausschliesslich der Fischer'schen Post übergeben werden. In einem Vergleich vom Jahr 1677 wurde indessen Zürich und St. Gallen noch gestattet, ihre Kurse bis Bern fortzusetzen; sie hatten aber die obrigkeitlichen Briefe gratis zu befördern und die Unkosten für den Betrieb auf bernischem Gebiet selbst zu tragen. Nach einem Vergleich, der drei Jahre später, 1678 erfolgte, mussten die Postsachen schon in Aarau dem bernischen Postamt abgegeben und die aus dem Westen kommenden in Empfang genommen werden.[1]) Im Jahre 1681 wurde von dem Schultheissen, den Räten und Bürgern der Stadt ein endgültiger Tarif für Briefe, Pakete, Sendungen mit Kleidungsstücken und Waren, sowie für Geldsendungen aufgestellt. Ein Brief von Bern nach Zürich, Luzern, Basel, Schaffhausen, Genf oder Neuenburg und von diesen Orten nach Bern kostete einen Batzen,[2]) doppelte Briefe zahlten die Hälfte mehr, ebenso Retourbriefe von Bern nach den erwähnten Städten und zurück. Briefpakete wurden nach dem Satze von zwei Batzen pro Lot taxiert, wobei es aber streng verboten war, dem Packet Briefe von anderen Personen als dem Absender beizuschliessen.[3])

Im Jahre 1688 richtete der Berner Postpächter Beat Fischer seine Bemühungen dahin, das Postwesen auch in der damaligen Grafschaft Neuenburg und Valangin einzurichten; aber erst 1695 gelang es ihm, in der Angelegenheit einen Vertrag abzuschliessen, der bald nachher vom Neuenburger Staatsrat genehmigt wurde.[4]) Trotz

[1]) Bavier, l. c. p. 130/131.

[2]) Ein Batzen betrug nach heutigem Geldwert ca. 0,17 Fr.

[3]) Union postale, Bd. VIII, p. 188.

[4]) Bavier, l. c. p. 132.

vielen Konkurrenzversuchen und trotz dem Wechsel der Regierung blieb dieses Neuenburger Postwesen bis ins XIX. Jahrhundert hinein der Familie Fischer erhalten.[1]) Beat Fischer wusste sich auch den Betrieb des Botendienstes im Wallis, den vor ihm zwei Genfer Bürger ausgeführt hatten anzueignen. Durch diesen Zuwachs wurde es den Berner-Postpächtern ermöglicht eine Verbindung mit dem Piemont, Mailand, Venedig und dem übrigen Italien zu unterhalten.

Dem grossen Organisationstalent Fischers war es auch vorbehalten, den *Gotthardpass* als regelmässige Poststrasse für seine Post- und Botenzüge zum ersten Mal zu benutzen [2]) Die Absicht Beat Fischers ging nämlich dahin, der Schweiz eine unabhängige Poststrasse zu geben, welche England, die Niederlande und die bedeutendsten Städte am Rhein mit Italien verbinden sollte. Dieser kühne und grossartige Plan stiess anfänglich auf ungeahnte Hindernisse und es bedurfte eines rastlosen und tatkräftigen Mannes wie Fischer, um alles zu überwinden, was hemmend dem Unternehmen entgegenzutreten suchte. Nachdem sich Fischer den Beistand und die Hülfe des zürcherischen Postdirektoriums gesichert hatte, ging er daran, die Urkantone für sein Projekt zu gewinnen. Uri, das bald einsah, welch' grossen Nutzen ihm eine Postverbindung über den Gotthardpass bringen musste, gestand dem Unternehmer etwelche Zollbefreiung für Boten und Waaren zu. Die Abmachung zwischen Beat Fischer und dem Land Uri hatte folgenden Wortlaut:

> „dass jeder Postreuter für seine eigene Person und deren hinder und für sich führenden Fällisen und Rantzen befreyet, ungehindert, unangetastet aller Orten durchgelassen werde. Die Messagerie aber, wel-

[1]) Union postale, Bd. VIII, p. 188.

[2]) Cf. darüber Koch: „Historische Notizen über die Organisation der ersten Postverbindungen über die Schweizeralpen," Berner Taschenbuch 1886, p. 249 ff.

che auf neben-Pferdten, Paket, Wahren und frömbde Personen führet, soll der ordinarie Zöllen, Weggelten und Geleits nicht exempt sein!"

Nach langen, mühsamen Unterhandlungen brachte Fischer im Mai 1689 mit der venetianischen Gesellschaft und ein Jahr später mit Mailand einen Vertrag zu Stande, wornach sich das Gotthardunternehmen bereit erklärte, zweimal in der Woche auf eigene Kosten alle Briefe von Frankreich, Burgund, Elsass, Lothringen und den schweizerischen Städten, sowie von den Niederlanden, England, Flandern und denjenigen deutschen Städten, welche seine Dienste begehren sollten, über den Gotthard nach Italien zu befördern und umgekehrt. Internationale Schwierigkeiten bestimmten dann Beat Fischer, noch andere Verbindungswege aus der Schweiz über die Alpen mit Italien für den Postdienst zu suchen. Seine Thätigkeit war auch hier mit Erfolg gekrönt, denn schon im Jahre 1692 wurde in St. Maurice ein Vertrag unterzeichnet, der an Fischer die Ausführung von zwei wöchentlichen Postkursen von St. Maurice über den *grossen St. Bernhard* nach Turin überliess. Beiläufig mag erwähnt werden, dass die Post für Reisende von Lausanne bis Turin sechs Tage Fahrzeit beanspruchte.

Die Fischer'sche Postanstalt umfasste später auch die Gebiete der Kantone *Freiburg und Solothurn*:[3]) die Pacht im erstern Kanton betrug 500 Fr. (alter Währung). im letztern 1000 Fr.; überdies waren die Unternehmer an beiden Orten zur unentgeltlichen Beförderung der amtlichen Korrespondenzen verpflichtet.

Ueber die Posteinrichtungen in *Luzern*, welcher Kanton später seine Posten ebenfalls durch die Familie Fischer

[1]) Hoch, l. c. p. 278.

[2]) Derselbe, l. c. p. 286.

[3]) Stäger: „Das schweizerische Postwesen zur Zeit der Helvetik," (1879) p. 4.

und zwar ohne jeglichen Pachtzins betreiben liess, gibt uns Cas. Pfyffer einige kurze Notizen.[1])

„Vor dem Jahr 1803 bezog der Staat nichts von der Post. Die Briefe gingen durch Fuss- und andere Boten, welche teils als obrigkeitliche Angestellte, wie der Badener Bote, der Konstanzer Bote u. s. w., teils als Unternehmer regelmässige Kurse machten. Dass der Personentransport postmässig betrieben worden wäre, davon war keine Rede. Im Jahr 1693 kam eine Post von Bern und Zürich aus über den St. Gotthard nach Mailand zu Stande; Luzern erteilte aber den Unternehmern nur eine Konzession, ohne etwas zu beziehen, es wurde vielmehr noch eine Zollbefreiung erteilt."

In Basel soll nach der Darstellung von Burkhardt[2]) schon im Jahr 1682 der Rat bei Anlass eines Streites zwischen den Kaufleuten und dem von ihnen eingesetzten Postmeister, das Postwesen an sich gezogen und von da an selbst betrieben haben.

Eine grossartige Tätigkeit entfaltete am Anfang des XVII. Jahrhunderts der Schaffhauser Bürger *Klingenfuss*.[3]) Er besorgte zuerst im Auftrage der Basler Kaufmannsschaft einen Botenritt von Schaffhausen nach St. Gallen und organisierte sodann auf eigene Kosten eine Fuhrstation in Schaffhausen, ab welcher alle Durchreisenden vom Reich nach Basel, Luzern, Bern, Lausanne und Genf weiter befördert wurden. Das Patent, durch welches Klingenfuss von der Schaffhauser Regierung mit der Ausführung des Postdienstes in diesem Kanton betraut wurde, stammt aus dem Jahr 1652.[4]) Als später die Postanstalten in Schaffhausen an die Reichsgeneralpostmeister, die Fürsten von

[1]) Casimir Pfyffer: „Der Kanton Luzern" (1858) p. 98.

[2]) Burkhardt: „Der Kanton Basel" (St. Gallen 1841) p. 206/207.

[3]) Bavier, l. c. p. 131 und Union postale Bd. VIII, 143—145.

[4]) Der Wortlaut des Patentes ist abgedruckt in Union postale Bd. VIII, p. 144.

Thurn und Taxis übergingen, wurde die Familie Klingenfuss von diesem Geschlecht auf ewige Zeiten mit der Wahrnehmung des Postbetriebes in Schaffhausen belehnt.[1])

In den Gebieten von *Thurgau und Glarus* vermittelten bis Ende des XVIII. Jahrhunderte Fussboten und reitende Boten den Briefpostverkehr.[2]) Jede Woche reiste ein Bote von Glarus nach St. Gallen, ein anderer nach Zürich. Im Thurgau organisierte man periodische Güterfuhren, die von den sogen. Warenboten wöchentlich von Frauenfeld nach Konstanz, St. Gallen, Winterthur und Zürich und wieder zurückgeführt wurden.

Ein anschauliches und munteres Bild entrollen uns Heer und Blumer mit Bezug auf den postalischen Personentransport im Kanton *Glarus;*[3]) die Schilderung mag hier wörtlich Platz finden:

> „Seit dem Jahr 1790 musste der evangelische Postmeister[4]) zweimal nach Zürich reisen. Montags und Donerstags ging der Postwagen, ein mit einer Harzdecke überspannter Leiterwagen morgens 10 Uhr von Glarus ab, langte um 1 Uhr in Bilten an, wo ein paar Stunden zur Einnahme des Mittagsmahles gehalten wurde; gegen Abend langte der schwerfällige Wagen in Lachen an. Dort begab sich die Reisegesellschaft aufs Wasser. In dem Botenschiff war eine Art von Kajüte, so niedrig, dass man mit Not darin aufrecht sitzen konnte; sie war mit Heu belegt. In dieses Heu kroch dann alles Volk, Männer und Weiber, reich und arm, alles bunt durcheinander. In der Nacht hielt das Schiff in Stäfa an, wo ein Nachtessen eingenommen wurde, dann wurde die Reise wieder fort-

---

[1]) Ed. Im-Thurn: „Der Kanton Schaffhausen" (St. Gallen 1840) p. 75.

[2]) Bavier, l. c. p. 131.

[3]) Heer und Blumer: „Der Kanton Glarus" (1846) p. 509/10.

[4]) In Glarus gab es nämlich einen reformierten und einen katholischen Postmeister.

gesetzt bis Zürich. Gewöhnlich langte man vor Thoraufgang daselbst an und wartete dann zu, bis das Wasserthor geöffnet wurde. Dann kroch alles Volk aus der Höhle heraus und begab sich, die Augen ausreibend und das Heu von den Kleidern schüttelnd, in die langersehnte Stadt."

Was endlich die Posteinrichtungen der übrigen Kantone, wie Graubünden, Appenzell und Tessin anbetrifft, so waren dieselben bis gegen das Ende des XVIII. Jahrhunderts noch äusserst primitiv. Die Beförderung der Korrespondenzen erfolgte in diesen Gebieten nur gelegentlich durch Kaufleute oder durch die Amtsboten. Der Verkehr war in jeder Hinsicht noch allzu spärlich, als dass es sich regelmässiger Posteinrichtungen gelohnt hätte.

3. Abschnitt.

Die schweizerische Post von 1798 bis 1848.

I.

Die radikale politische Umgestaltung, die in der Schweiz durch die unter dem Namen Helvetik bekannte constitution hélvétique stattfand, machte aus dem lockern Staatenbunde nach dem Muster der französischen Republik einen straffen Einheitsstaat. Durch Art. 1 der Verfassung vom 12. April 1798 wurde die absolute Einheit der Schweiz proklamiert. Mit diesem Momente hatte auch den kantonalen Posthoheiten die Todesstunde geschlagen, denn es ist klar, dass bei dem rein unitarischen Staate das Postwesen nicht den Kantonen verbleiben konnte. Die erste Tat, die von der vielbeschäftigten Zentralregierung bezüglich des helvetischen Postwesens vollbracht wurde, war die einheitliche Uniformierung des Personals. Dass man gerade mit diesem rein Aeusserlichen begann, hatte seinen Grund in der Person des fränkischen Generals, dem alles, was an die Kantonalsouveränität erinnerte, als besonderer Gräuel erschien.[1]) Das Reglement über die Dienstkleidung, welches am 5. Mai 1798 in Aarau dem Direktorium vorgelegt wurde, sah eine staatliche Ausrüstung vor, die, wie Stäger scherzhaft bemerkt, lebhaft an die poetische Figur des Postillons von Longjumeau erinnert.

Damit nicht etwa durch Spekulanten in denjenigen Kantonen, in denen bis dahin das Postregal noch nicht ausgeübt worden war, nachträglich Posteinrichtungen begründet würden, die man dann dem Staate mit grossem

[1]) Cf. über diesen ganzen Abschnitt: Stäger: „Das schweizerische Postwesen zu Zeit der Helvetik, und Bavier, l. c. p. 136—140.

Gewinn abzutreten versucht hätte, erliess das Direktorium noch rechtzeitig am 30. Juni 1798 einen provisorischen Erlass, der bestimmte, dass keine neue Post, Messagerie oder Landkutsche im ganzen Umfange der Republik ohne Gutheissen des Vollziehungsdirektoriums errichtet werden dürfe. Am 3. September 1798 wurde dann folgender Beschluss gefasst:[1])

„Die gesetzgebenden Räte, in Erwägung, dass das Postwesen in allen polizierten Staaten ein natürliches und notwendiges Staatsregal sei, verordnen:

1. Das Postwesen soll ein Staatsregal der helvetischen einen und unteilbaren Republik sein.
2. Das Gesetz soll das Nähere über die Organisation des Postwesens bestimmen."

Nun handelte es sich zunächst darum, zu entscheiden, ob das Postwesen vom Staate verpachtet, oder aber in Regie betrieben werden sollte. Der Entscheid fiel zu Gunsten des letztern Systems aus. Das bezügliche Gesetz mit seinen Erwägungen hatte folgenden Wortlaut:[2])

„Die gesetzgebenden Räte, in Erwägung, dass die manigfaltigen in die Postverwaltung eingeschlichenen Missbräuche sobald als möglich aufhören müssen und es nur dann möglich ist, diesen Missbräuchen abzuhelfen, wenn man die genaueste Kenntnis der ausserordentlich grossen Details dieser Verwaltung besitzt und dieselbe ungehindert und nach Gutfinden leiten und verbessern kann; in Erwägung, dass es bei der, durch die neue Ordnung der Dinge auch in vielen Punkten notwendig gewordenen neuen Einrichtung der Posten von der höchsten Wichtigkeit ist, dass dieser interessante Zweig der Staatseinkünfte und der öffentlichen Wohlfahrt, entfernt von allem Privateigennutze, mit der grössten Unparteilichkeit und nur mit Rücksicht auf das allgemeine Interesse verwaltet

[1]) Stäger, l. c. p. 13.

[2]) Derselbe, l. c. p. 15—17.

werde; in Erwägung, dass es für die Republik vorteilhaft ist, dass die Regierung sich die genaueste Kenntnis von dem Ertrage der Posten erwerbe, ehe das System der Pacht angenommen wird, wenn man es auch je in Zukunft annehmen wollte; in Erwägung, dass bei einer weisen und zweckmässigen Bestellung dieser Verwaltung gar nicht wahrscheinlich ist, dass die Nation auch nur die Summen dabei aufopfere, welche bisher die Pächter als reinen Gewinn hinwegnahmen und die doch, auch wenn sie schon die Nation aufopfern sollte, unter Hunderte von Staatsbürgern bei einer Verwaltung verteilt würden, da diese Summen hingegen bei einem Pachte einigen Wenigen zufliessen könnten und bis dahin immer nur einer Familie zugeflossen sind; in Erwägung endlich, dass es den Grundsätzen der Konstitution angemessen ist, dass die so unverhältnismässige und ungleiche Taxe in eine verhältnismässige und gleiche verwandelt werde, — nachdem sie die Urgenz erklärt, verordnen:

1. Die Posten sollen in Zukunft von der Regierung durch eine dazu niedergesetzte Verwaltung besorgt werden;
2. die Posttaxen sollen in ganz Helvetien auf einem gleichen und bloss nach Verhältnis der Entfernung und des weitern Laufes der Briefe, Gepäcke, Groups und dergleichen, bestimmten Fuss festgesetzt werden;
3. das Vollziehungsdirektorium einzuladen, den gesetzgebenden Räten zu seiner Zeit die Tabelle der Posttaxen zur Sanktion vorzulegen.

Luzern, den 16. Wintermonat 1798."

Am 15. Juli 1799 erfolgte die Konstituierung einer Zentralverwaltung, der dann fünf Kreisverwaltungen unterstellt wurden mit Sitz in Bern, Basel, Zürich, St. Gallen und Schaffhausen. In Wirklichkeit gelang es aber nie, eine faktische Einheit des helvetischen Postwesens her-

zustellen, denn die Familie Fischer in Bern blieb tatsächlich während der ganzen Dauer der Helvetik und noch bis in die 30er Jahre des XIX. Jahrhunderts im Besitze des grössten Teiles ihrer Postherrlichkeit. Der alte Pachtvertrag der Fischer war nämlich der Hauptsache nach auch während der Helvetik in Wirksamkeit und die jährliche Pachtsumme im Betrage von 76,000 Fr. (a. W.), welche die Pächterin früher an die Republik Bern bezahlt hatte, blieb unverändert bestehen und floss nunmehr in die Kasse des helvetischen Nationalschatzes.[1]) Dass die vollziehende helvetische Behörde die Fischer'sche Postpacht nicht sofort aufhob, hatte seinen Hauptgrund darin, dass es an der Möglichkeit der Herbeischaffung der für die Ablösung nötigen Summen fehlte.

Der Entwurf des allgemeinen Postreglements wurde den gesetzgebenden Räten unterm 8. April 1801 zur Beschlussfassung vorgelelegt; Stäger (p. 47) bemerkt dazu:

> „Der Entwurf war das Resultat reifen Nachdenkens und vielfacher gegenseitiger Beratung, und es ist nur zu bedauern, dass derselbe nicht in Fleisch und Blut des damaligen Verkehrswesens übergegangen ist."

Da es die Hauptaufgabe unseres II. Teils sein wird, die Haftpflichtnormen im schweizerischen Postrecht zu erörtern, so wollen wir an dieser Stelle in aller Kürze die Haftpflichtbestimmungen im helvetischen Entwurf durchgehen. Es sei uns gestattet, zunächst den Wortlaut der §§ 13 bis 16, die unter dem Titel Verantwortlichkeit zusammengefasst sind, anzuführen:[2])

> § 13. Mit Vorbehalt der ausserordentlichen und unausweichlichen Ereignisse, sowie in Fällen höherer Gewalt ist der Staat für Verlust oder Beschädigung aller, den nationalen Posten im Innern der Republik

[1]) Cf. über die Liquidation der Fischer'schen Postpacht Stäger, l. c. p. 24—45.

[2]) Stäger, l. c. p. 51 ff.

zum Transport übergebenen Sachen verantwortlich, vorausgesetzt:

a. dass der Wert und die Natur des Gegenstandes bei der Postaufgabe getreu angegeben ist;

b. dass die Aufgabe durch einen Empfangschein des kompetenten Postangestellten, in gesetzlicher Form und auf Stempelpapier ausgefertigt, bewiesen werden kann;

c. dass die Reklamation innert drei Monaten, vom Datum des Empfangscheines an gerechnet, geltend gemacht werde.

Wenn der Reklamant eine der obigen Bedingungen nicht erfüllen kann, so ist der Staat zu keinerlei Entschädigung verpflichtet. Immerhin wird die Postverwaltung unter allen Umständen ihr Möglichstes tun, um den Eigentümer in den Wiederbesitz des verlorenen Gegenstandes zu setzen.

§ 14. Die Zentralpostverwaltung wird dem Publikum zur Kenntnis bringen, in welchem Umfange sie, gestützt auf die Verträge mit den ausländischen Posten, für die Gegenstände, welche auf einem ihrer Bureaux nach dem Ausland aufgegeben werden, verantwortlich sein kann.

§ 15. Wenn ein der Post aufgegebener Gegenstand wegen Nachlässigkeit eines Postbeamten eine Verspätung erleidet, so wird der Staat dem Aufgeber eine Entschädigung leisten, welche dem doppelten Zins des verspäteten Wertes zu 5% im Jahr und zwar pro rata der Verspätung gleichkommt.

§ 16. Wenn der Staat eine Entschädigung für einen verlorenen, beschädigten oder verspäteten Gegenstand zu leisten hat, so wird die Zentralverwaltung den Betrag dem Reklamanten portofrei am Aufgabeort zustellen lassen und zwar innert drei Monaten nach der angebrachten Reklamation.

Die hier ausgesprochene Garantieverbindlichkeit bildet einen grossen Fortschritt gegenüber den Verantwortlichkeitsvorschriften, unter denen die Postunternehmer standen. Während nach der Fischer'schen Postpacht nur gehaftet wurde für den Ersatz des Schadens, oder des Verlustes bei vollinhaltlich deklarierten Wertsendungen, ist nach dem Entwurf auch eine Haftplicht für Verspätungen statuiert. Wenn man sich daran erinnert, wie unzuverlässig die Postkurse vor 100 Jahren noch ausgeführt wurden, so wird man diese Erweiterung der Haftpflicht nicht genug würdigen können. Die Versäumung eines einzigen Posttages musste unter den angegebenen Verhältnissen in den meisten Fällen eine Verspätung von wenigstens vier Tagen nach sich ziehen; in diesem Falle leistete die Postverwaltung dem Aufgeber eines Wertgegenstandes im Betrage von 1000 Fr. eine Entschädigung von ca. 2 Fr. Der Aufgeber von Wertgegenständen ist nach § 54 ff. des Entwurfes verpflichtet, Wert und Inhalt der Gegenstände gewissenhaft auf der Adresse oder im Begleitschreiben anzugeben; im Falle einer Unterdeklaration ist der Absender nach § 59 mit einer der Differenz zwischen wirklichem und deklariertem Wert entsprechende Busse zu belegen. Durch diese Norm wurde die rigorose Bestimmung der Fischer'schen Postpacht beseitigt, wornach eine Konfiskation schon im Falle einer fälschlichen Deklaration bei der Entdeckung zu Handen der Unternehmer vorgesehen war. Eine Haftpflicht der Postverwaltung bei Tötungen und Verletzungen der Postreisenden ist im helvetischen Entwurf nicht statuiert; diese Tatsache ist indessen nicht auffallend, denn auch das Postregalgesetz von 1849 hat ein halbes Jahrhundert später eine nicht viel weitherzigere Auffassung bekundet.[1])

---

[1]) Cf. darüber Muggli: „Beiträge zum schweizerischen Postrecht," (1890) p. 53—55.

II.

Von der Helvetik ging die Oberhoheit im Postwesen zunächst an den Landammann der Schweiz über;[1]) dieser liess die helvetische Zentralpostdirektion noch so lange im Amte, bis die Tagsatzung in die Lage kam, über das fernere Schicksal des Postwesens zu entscheiden. Die Zentralpostdirektion machte auch die grössten Anstrengungen, die angebahnte Einheit zu retten, allein ihre Stimme verhallte im Souveränitätstaumel der Kantone. Mit allen andern helvetischen Institutionen ging die Post und mit ihr ein wichtiger Förderer des Verkehrslebens zur Ruhe, bis der politische Hauch der 1848er Verfassung sie aus ihrem Schlummer zu neuem segensreichen Wirken erweckte.[2])

In der Sitzung vom 2. August 1803 wurde von der Tagsatzung das folgende Auflösungsdekret erlassen:[3])

1. Die schweizerische Tagsatzung erklärt das Postwesen als Regal und Eigentum der Kantone in ihrem ganzen Umfang.
2. Mit Ende des Monats August soll die Zentraladministration aufgelöst sein, die von den Kantonen aufzustellenden Postverwaltungen hingegen die Besorgung dieses Gegenstandes übernehmen, weswegen auch den betreffenden Kantonen die Originaltraktate wieder zurückgegeben, das übrige Archiv der Zentralpostverwaltung oder dem gemeinschaftlichen Archiv einverleibt werden soll, und da die Zentraladministration ihre Rechnungen mit dem 4. Juli abschloss, so soll für den Ertrag von dieser Zeit an den betreffenden Kantonen Rechnung gehalten werden.
3. Um den Uebergang von der Zentral- zur Kantonalverwaltung zu erleichtern, wird den Kantonen Bern,

[1]) Bavier, l. c. p. 136 und Stäger, l. c. p. 106—112.
[2]) Stäger, l. c. p. 109.
[3]) Stäger l. c. p. 110.

Basel, Zürich, St. Gallen und Schaffhausen die Verwaltung des Postwesens, sowohl der Briefpost als der Messagerie und allem dem, was hierauf Bezug hat, in ihren Arrondissements einstweilen überlassen, jedoch so, dass jeder integrirende Kanton dieser Arrondissements sich sowohl in Hinsicht auf die Benutzung als Verwaltung des Postwesens von denen mit integrirenden Kantonen zu trennen und dies Recht selber auszuüben befugt ist; sofern sie sich nicht gütlich miteinander vereinigen können; mit dem ausdrücklichen Vorbehalt aber, dass durch diese Trennung weder an den Postrouten noch Taxen irgend etwas zum Nachteil der andern Kantone geändert werde.

4. Die Postarrondissements sind daher befugt, die mit den angrenzenden fremden Staaten sowohl als mit den einheimischen Kantonen bestehenden Tractate und Vorkommnisse fortdauern zu lassen, oder nötigenfalls wieder zu erneuern, jedoch dass sie keinem Kanton nachteilig seien, zu welchem Ende sie der Tagsatzung vorgelegt werden. Auch mögen sie ihr seit der Revolution hin und wieder abgeändertes Interesse nach den Grundsätzen der Billigkeit und vormals bestandenem Verhältnis freundschaftlich auseinandersetzen.
5. Zur Erzielung eines, wo nicht überall, so doch annähernd gleichförmigen Posttarifs für die ganze Schweiz sollen von den neu aufzustellenden Postverwaltungen gutachtliche Vorschläge der nächstkünftigen Tagsatzung eingereicht werden.
6. Obrigkeitliche offizielle Briefe sollen durchaus frei sein; von Posten und Messagerien sollen keine Weggelder noch Zölle bezogen werden.
7. Die Kantone garantieren sich wechselseitig die Sicherheit des Postgeheimnisses und werden die Postbeamten darüber in Eid und Pflicht nehmen.

8. Sie leisten den Kurieren und Messagerien allen Schutz und verpflichten sich wechselseitig gegen einander, unter keinem Vorwand den Postenlauf weder hemmen, noch verspäten zu lassen.
9. Alle Postbureaux sind für den Wert des ihnen Anvertrauten verantwortlich unter Gewährleistung des betreffenden Kantons, jedoch unter Vorbehalt der Uebermacht und Gottes Gewalt.
10. Bei Beschwerden über die Post soll in jedem Kanton dem Fremden, wie den Einheimischen auf Vorlegung der Tatsachen unentgeltlich und summarisch Recht gehalten werden.

Man sieht, wie wenig lang auch die Zentralisation gedauert hat, so tiefe Wurzeln hat sie dennoch geschlagen, um die Gesetzgeber der neuen Epoche zu veranlassen, die Postanstalten mit zahlreichen Schutz- und Sicherheitsmassregeln zu umgeben. Man gewinnt aus dem Tagsatzungsbeschluss den Eindruck, dass die Verfasser eher mit Bedauern, denn mit Freudigkeit die Axt an den jungen vielversprechenden Baum gelegt, den die Helvetik gepflanzt hatte. Die Kantone nützten nun ihre neue Macht im Gebiete des Postwesens auf die manigfaltigste Art und Weise aus.[1])

In Zürich verzichtete die Vorsteherschaft der Kaufleute zu Gunsten des Staates freiwillig auf ihre frühere Stellung. Das Postwesen wurde nun unter die Aufsicht der Finanzkommission gestellt und die Spezialadministration einer aus den Vorstehern der zürcherischen Kaufmannsschaft und aus Regierungsmitgliedern bestehenden Postkommission übertragen.[2]) Eine rastlose Tätigkeit entwickelte Zürich im Postwesen insbesondere in den 1830er Jahren. Es kam nicht nur denjenigen Kantonen, welche sich für die Verbesserung des Postverkehrs eifrig bemühten, an Einsicht und Willenskraft gleich, sondern ging in

[1]) Cf. darüber Bavier, l. c. p. 136—140.
[2]) Meyer von Knonau, l. c. p. 345—346.

zeitgemässen und ausgedehnten Einrichtungen denselben voran.[1]) Das zürcherische Postarrondissement umfasste zu dieser Zeit ausser dem eigenen Kanton noch den Thurgau, der seine Posten um die jährliche Summe von 1500 Fl. an Zürich verpachtet hatte, und sodann die Gebiete von Zug, Ob- und Nidwalden und Schwyz.

Glarus verpachtete sein Regal bis 1832 dem Meistbietenden und bezog dafür jährlich 1200—1600 Fl. an Pachtzins.[2]) Im Jahr 1832 übernahm der Staat das Postwesen; es wurde in der Person des Stabshpt. Blumer ein Postdirektor angestellt, der unter der Oberaufsicht einer besondern Postkommission und von 1837 an unter derjenigen der Standeskommission das glarnerische Postwesen mit grosser Umsicht und Pünktlichkeit leitete.

In St. Gallen besorgte nach 1803 wie vor der Helvetik das kaufmännische Direktorium das Postwesen für Rechnung und unter Kontrolle der jeweiligen Staatsbehörden.[3]) Erst im Jahr 1836 wurde dann eine eigene Postverwaltung geschaffen, die vom Kleinen Rat gewählt wurde.

Schaffhausen verpachtete die Ausbeutung seines Regals wie vor der Helvetik wieder an die Fürsten von Thurn und Taxis und diese behielten die Pacht so lange als den Kantonen das Postregal überhaupt noch verblieb.[4])

Das Postwesen in Graubünden wurde von Anfang an vom Kanton verwaltet und stand unter der Leitung einer Postkommission. Das bündnerische Postwesen gehörte, zwar nicht in ökonomischer Hinsicht, aber mit Bezug auf seinen vorzüglich eingerichteten Kursdienst zu den ersten der Schweiz.[5])

Im Kanton Bern übernahmen wieder die alten Postpächter Fischer das Postwesen; als aber im Jahr 1832

[1]) Am 23. Brachmonat 1846 erliess der Grosse Rat ein besonderes Gesetz betreffend das Postregal. Off. Slg. Bd. VII, p. 257.

[2]) Heer und Blumer, l. c. p. 509.

[3]) Naef, l. c. p. 451—455.

[4]) Im Thurn, l. c. p. 75.

[5]) Bavier, l. c. p. 138.

der Regierung von Seite der Pächter die Eidesleistung verweigert wurde, zog der Staat sein Patent zurück, übernahm von der Familie Fischer das gesamte Betriebsmaterial und alle bestehenden Posttractate um die Summe von 120,000 Fr. (a. W.), worauf das Postwesen vom 1. August 1832 an vom Kanton auf eigene Rechnung betrieben und verwaltet wurde.[1])

Das Postwesen in der Waadt, das ehemals zu der Fischer'schen Postpacht gehört hatte, wurde auf Beschluss des Grossen Rates im Jahr 1804 vom Staate übernommen und von da an durch eine staatliche Postverwaltung betrieben. Dasselbe tat im gleichen Jahre der Kanton Aargau und in ähnlicher Weise gingen die übrigen Kantonen vor.

III.

Während der Geltung des Bundesvertrages von 1815, der die Souveränität der Kantone aufs neue sanktionierte, wurden zwischen den Kantonen drei Konkordate betreffend das Postwesen ins Leben gerufen:[2])

a. Das Konkordat vom 9. Juli 1818, dem die Kantone Zürich, Bern, Luzern, Uri, Schwyz, Freiburg, Solothurn, Schaffhausen, Appenzell, St. Gallen, Graubünden, Aargau, Thurgau, Tessin und Genf unbedingt beitraten.[3]) Es lautet:

1. Das Postenwesen wird als Regal und Eigentum der Kantone in ihrem Grenzumfang anerkannt.
2. Die Kantone werden in Hinsicht der Posttaxen die Angehörigen der andern gleich ihren eigenen nach billigen Grundsätzen behandeln.

---

[1]) Schweizerische Postzeitschrift, Bd. I, p. 129.

[2]) Cf. Meili: „Haftpflicht der Postanstalten. Vergleichende Studie über die Gesetzgebung der Schweiz und der Nachbarstaaten. (Leipzig 1877) p. 7—10.

[3]) Cf. den genauen Wortlaut der drei Konkordate und die denselben beigetretenen Kantone bei Snell: „Handbuch des schweizerischen Staatsrechtes", Bd. I, p. 307—310.

3. Obrigkeitliche offizielle Briefe sollen taxfrei sein, von Posten und Messagerien keine Weggelder bezogen werden.
4. Die Kantone garantieren sich gegenseitig die Sicherheit des Postgeheimnisses und werden die Postbeamten darüber in Eid und Pflicht nehmen.
5. Sie leisten den Kurieren und Messagerien allen Schutz und verpflichten sich wechselseitig gegen einander, unter keinem Vorwand den Postenlauf weder hemmen noch verspäten zu lassen.
6. Alle Postbureaux sind für den Wert des ihnen Anvertrauten verantwortlich unter Gewährleistung des betreffenden Kantons, jedoch mit Vorbehalt der Uebermacht und Gottes Gewalt.
7. Bei Beschwerden über die Post soll in jedem Kanton, dem Fremden wie dem Einheimischen, auf Vorlegung der Tatsachen unentgeltlich und summarisch Recht gehalten werden.

Dieses Konkordat bildet eigentlich nichts anderes als eine fast wörtliche Wiederholung der allgemeinen Bestimmungen des Auflösungsdekretes vom 2. August 1803. Diejenigen Kantone, die dem Uebereinkommen nur bedingt beitraten, machten zahlreiche Klauseln; so behielt sich Basel seine Hoheitsrechte vor, Neuenburg verlangte Reziprozität u. s. w.; statt der grössern Einheit und Gleichheit entstand ein wahres Chaos!

b. Das Konkordat vom 10. Juli 1818:

„Es soll bei dem früher angenommenen Grundsatze der Unzulässigkeit irgend einer Erhöhung der Posttaxen oder Veränderung der Postrouten zum Nachteil anderer Kantone und ihrer Angehörigen sein gänzliches Verbleiben haben."

Diesem Konkordat traten alle der oben erwähnten Kantone mit Ausnahme von Tessin bei, dafür kamen neu Glarus und Zug hinzu.

c. Das Konkordat vom 10. Juli 1818:

„Zum Behufe einer Untersuchung und Revision der Posttaxen sollen in einer zu bestimmenden Zeit die frühern und die jetzt bestehenden Tarife der Tagsatzung vorgelegt werden.“

Diesem dritten Konkordat traten Zürich, Bern und Schaffhausen nur unter der Bedingung bei, dass alle Kantone ihre Zustimmung geben sollten; Basel und Neuenburg versagten aber ohne Weiteres ihren Beitritt.

Eine Einigung oder gleichförmige Behandlung darüber, was als Inhalt des Postregals anzusehen sei, wurde innerhalb der Schweiz nicht erzielt; gab es doch Kantone, wie Tessin und Appenzell, die das Regal aus zwingenden Gründen überhaupt nicht prätendiren konnten; diese Kantone hatten eben noch keine oder nur ganz ungenügende Posteinrichtungen geschaffen.[1]) Was den Betrieb des Postwesens durch die verschiedenen kantonalen Verwaltungen anbetraf, so standen sie sich, so weit die erwähnten Konkordate nichts anderes bestimmten, wie auswärtige Postanstalten gegenüber.[2]) Jeder Kanton schloss auf eigene Faust Postverträge mit benachbarten Staaten ab; so ist es denn nicht auffallend, dass noch im Jahr 1847 16 Postverträge zwischen schweizerischen Kantonen und Oesterreich abgeschlossen wurden.

Bei der in den Jahren 1830—35 projektirten Revision der Verfassung wurde in Art. 26 vorgeschlagen, das Postwesen im Umfange der ganzen Eidgenossenschaft dem Bunde zu übertragen. Leider scheiterte diesmal noch der grosse Unifikationsgedanke. Nachdem zwei Postkonferenzen in Zürich in den Jahren 1843—44 wegen der Haltung Berns resultatlos verlaufen waren, wurde im Juli 1847 eine dritte Konferenz in Bern unter dem Vorsitz von Fi-

[1]) Meili, l. c. p. 10.

[2]) Eine Schilderung der schweizerischen Postverhältnisse vor der 1848er Verfassung gibt Baumgartner: „Die Postunterhandlungen zwischen den schweizerischen Kantonen und dem österreichischen Kaiserstaat“ (St. Gallen 1847).

nanzdirektor Stämpfli abgehalten, auf welcher beschlossen wurde, die Unterhandlungen bezüglich der Umgestaltung des Postwesens auf Grund der Zürcher Konferenzbeschlüsse wieder aufzunehmen.[1]) Aber schon im folgenden Jahr 1848 machte die neue Bundesverfassung dem kläglichen Zustande im schweizerischen Postwesen ein Ende.

---

[1]) Meyer: „Geschichte des schweizerischen Bundesrechtes", (1875) Bd. II, p. 389.

4. Abschnitt.

Die Schöpfung eines eidgenössischen Postrechtes.

Während der Entwurf einer Bundesurkunde vom Jahr 1832 auf der Anschauung beruhte, dass die Kantone, um die Vorteile einer Zentralisation der Posten zu erlangen, ein finanzielles Opfer an den laufenden Einkünften bringen sollten, trat in der Revisionskommission, welche im Jahr 1848 über das Postwesen zu beraten hatte, mehr und mehr auch der Gesichtspunkt in den Vordergrund, es müsse den Kantonen der Reinertrag nach einer billigen Durchschnittsberechnung verbleiben, damit der Bund auf diese Weise wirklich dartue, dass eine Erleichterung des Handels, eine Förderung der Interessen des verkehrtreibenden Publikums und keineswegs eine bloss materielle fiskalische Tendenz in seiner Absicht liege. Es wurde auch offen ausgesprochen, dass man die Kantone in ihren Finanzen nicht beeinträchtigen, sondern denselben volle Entschädigung gewähren wolle.[1]) Ueber den Ursprung der, in der 1848er Verfassung sanktionierten Zentralisation des Postwesens sagt Blumer:[2])

„Die Revisionskommission beriet die Frage der Zentralisation des Postwesens unter dem frischen Eindruck der unerquicklichen Verhandlungen, welche zwischen Abgeordneten verschiedener Schweizerkantone und der östereichischen Regierung im Frühling 1847 in Wien stattgefunden hatten. Noch niemals war in so ärger-

[1]) Meyer: „Geschichte des schweizer Bundesrechtes," Bd. II, p. 389—90.

[2]) Morels Ausgabe von Blumers „Handbuch des schweizerischen Bundesstaatsrechtes," Bd. I, p. 538.

licher Weise die tiefe Zerrissenheit der Schweiz dem Auslande gegenüber zur Schau gestellt worden, noch niemals hatten die Schweizer im Auslande eine kläglichere Rolle gespielt als an diesen Postkonferenzen."

Die Bundesverfassung von 1848 enthielt in Art. 33 die folgenden Bestimmungen:

Das Postwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft wird vom Bunde übernommen unter folgenden Vorschriften:

1. Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen dürfen im Ganzen ohne Zustimmung der beteiligten Kantone nicht vermindert werden.
2. Die Tarife werden im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft nach den gleichen möglichst billigen Grundsätzen bestimmt.
3. Die Unverletzlichkeit des Postgeheimnisses ist gewährleistet.
4. Für Abtretung des Postregals leistet der Bund Entschädigung und zwar nach folgenden näheren Bestimmungen:
   a. Die Kantone erhalten jährlich die Durchschnittssumme des reinen Ertrages, den sie in den drei Jahren 1844, 1845 und 1846 vom Postwesen auf ihrem Kantonalgebiete bezogen haben.

      Wenn jedoch der reine Ertrag, welchen der Bund vom Postwesen bezieht, für Bestreitung dieser Entschädigung nicht hinreicht, so wird den Kantonen das Mangelnde nach Verhältnis der festgesetzten Durchschnittssumme in Abzug gebracht.
   b. Wenn ein Kanton vom Postwesen unmittelbar noch gar nichts oder in Folge eines mit einem andern Kanton abgeschlossenen Pachtvertrages bedeutend weniger bezogen hat, als die Ausübung des Postregals auf seinem Gebiete demjenigen Kanton, der dasselbe gepachtet hatte, erweislichermassen rein ertragen hat, so sollen solche Verhält-

nisse bei Ausmittlung der Entschädigungssumme billige Berücksichtigung finden.

c. Wo die Ausübung des Postregals an Private abgetreten worden ist, übernimmt der Bund die diesfällige Entschädigung.

d. Der Bund ist berechtigt und verpflichtet, das zum Postwesen gehörige Material, soweit dasselbe zum Gebrauche tauglich und erforderlich ist, gegen eine den Eigentümern abzureichende billige Entschädigung zu übernehmen.

e. Die eidgenössische Verwaltung ist berechtigt, die gegenwärtig für das Postwesen bestimmten Gebäulichkeiten gegen Entschädigung entweder als Eigentum oder aber nur mietweise zur Benutzung zu übernehmen.

Nachdem die Bundesverfassung in Kraft getreten war, beschloss die Bundesversammlung am 28. November 1848, dass vom 1. Januar 1849 an der Bund alle schweizerischen Posten übernehme, dass die in den Kantonen bei der Postverwaltung bestehenden Einrichtungen provisorisch in Kraft bleiben und dass die Postverwaltungen der Kantone unter die Autorität des Bundesrates gestellt werden sollen.[1]) In Ausführung zu Art. 33 der Bundesverfassung wurden sodann von der Bundesversammlung die auf das Postwesen bezüglichen Gesetze beraten, über das Postregal, über die Organisation der Postverwaltung und über die Posttaxen. Alle drei Entwürfe wurden am 4. Brachmonat 1849 publizirt und sofort in Kraft erklärt.[2])

Gemäss Art. 33 der Bundesverfassung und einem Bundesbeschluss vom 24. Juli 1852 wurden die an die Kantone zu bezahlenden Beiträge auf 1,486,560 Fr. festgesetzt.[3]) Am 20. Januar 1860 beschloss sodann die Bundesversamm-

[1]) A. S. Bd. I, p. 97—98.

[2]) A. S. Bd. I, p. 98—117; cf. dazu die Botschaft des Bundesrates: B. B. 1848—49, Bd. I, Beilage zu No. 5, 7 und 13.

[3]) A. S. Bd. III, p. 237.

lung, dass wenn der Reinertrag der eidgenössischen Postverwaltung zu vollständiger Entschädigung an die Kantone nicht ausreiche, der Ausfall bei dem jeweiligen Rechnungsabschluss zu Gunsten derselben vorzumerken sei.[1])

Aus dem Gesagten ergibt sich, dass die Eidgenossenschaft seit 1848 das Postwesen zwar formell auf ihren Namen betrieb, praktisch und finanziell angesehen aber lediglich auf Rechnung der Kantone.[2]) Erst das Jahr 1874 verhalf in dieser Beziehung dem eidgenössischen Postrecht zu einem tüchtigen Schritt vorwärts. Die revidirte Bundesverfassung dieses Jahres ging einfach über die Entschädigung an die Kantone hinweg[3]) und seit dieser Zeit wird das Postwesen formell und materiell vom Bunde ausgeübt. Art. 36 der neuen Verfassung erhielt nun folgenden Wortlaut:

„Das Post- und Telegraphenwesen im ganzen Umfange der Eidgenossenschaft ist Bundessache.

Der Ertrag der Post- und Telegraphenverwaltung fällt in die eidgenössische Kasse.

Die Tarife werden im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft nach den gleichen, möglichst billigen Grundsätzen bestimmt.

Die Unverletzlichkeit des Post- und Telegraphengeheimnisses ist gewährleistet."

Nach Annahme der revidirten Verfassung schien auch dem alten Postregalgesetz von 1849, das in mehr denn einem Punkte der Revision dringend bedurfte, die Todesstunde geschlagen zu haben. Schon in Art. 38 des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Christmonat 1872[4]) wurde festgesetzt, dass über die Rechtsverhältnisse des Frachtverkehrs und der Spedition

[1]) A. S. Bd. VI. p. 420.

[2]) Simon Kaiser: „Grundsätze schweizerischer Politik" (1875), p. 531.

[3]) Als Aequivalent für die Uebernahme der Militärlasten.

[4]) A. S. Bd. XI. p. 17.

auf Eisenbahnen und andern vom Bunde konzedirten oder von ihm selbst betriebenen Transportanstalten (Dampfschiffen, Posten), sowie über die Verbindlichkeiten der genannten Transportanstalten zum Schadenersatz für die beim Bau und Betrieb herbeigeführten Tötungen und Verletzungen, die erforderlichen Bestimmungen durch die Bundesgesetzgebung aufgestellt werden sollen. Mitten in der regsten Tätigkeit für ein eidgenössisches Obligationenrecht legte der Bundesrat mit Botschaft vom 20. Juni 1874 der Bundesversammlung den Entwurf eines neuen Bundesgesetzes über das Postregal vor.[1]) Der Botschaft entnehmen wir die folgenden Ausführungen:

„Die Rechte der Posten, deren Betrieb und Verpflichtungen, sind bei der Zentralisation der kantonalen Posten in einem und demselben besondern Gesetze (Postregalgesetz vom 4. Juni 1849) behandelt und festgestellt worden, dessen Bestimmungen seither anlässlich der Taxgesetze (Bundesgesetz vom 6. Februar 1862 und Bundesgesetz vom 27. Juli 1869) einzelne Abänderungen und Ergänzungen erhalten haben. Im Nähern sind die Ausführungsbestimmungen in dem vom Bundesrate unterm 6. September 1869 erlassenen Transportreglement zusammengestellt. Die inzwischen im Verkehre eingetretenen Veränderungen machen es nun rätlich, das Postregalgesetz einer Revision zu unterziehen, und wir erachten es als logische Folge, dass dem Postwesen, als einem speziellen und wichtigen Zweige der Bundesverwaltung, wiederum ein besonderes Gesetz gewidmet und dass es vermieden werde, über die Posten gleichsam nur gelegentlich in einem Gesetze zu statuieren, welches direkt für die Eisenbahnen und als nächste Folge des Bahngesetzes vom 23. Dezember 1872 aufgestellt wird und dessen Normen nur unter vielfachen Einschränkungen auf die Posten Anwendung finden könnten, woraus

[1]) B. B. 1874 Bd. II. p. 341—373.

für den Verkehr wie für die Verwaltung Verwicklungen und ernste Erschwerungen entstehen würden. Nach unserem Dafürhalten dürfen, was auch bisher der Fall war und sehr wünschenswert ist, die bezüglichen Bestimmungen im Postgesetze einfacher gehalten werden, als dies im Eisenbahngesetze der Fall ist; wo die Rechtsbestimmungen des Postgesetzes allfällig nicht ausreichen, mag in Streitfällen das gemeine Recht subsidiarisch eintreten."

Der bundesrätliche Entwurf von 1874 erhielt nicht nur den gleichen Umfang wie das alte Postregalgesetz von 1849, — also auch Bestimmungen über die obligationsrechtlichen Verhältnisse der Postanstalten, — man verfolgte bei der Revision zugleich den Zweck, jene Bestimmungen einer eingehenden Ergänzung zu unterwerfen; ein deutlicher Beweis dafür, dass das Postrecht durch ein zukünftiges Gesetz über das Obligationenrecht nicht berührt werden sollte.[1])

Während die in dem angeführten Art. 38 des Eisenbahngesetzes vorgesehenen Spezialgesetze für die Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen schon im Jahr 1875 erlassen wurden,[2]) erhielt der Entwurf eines Postregalgesetzes keine Gesetzeskraft. Zunächst war es die ständerätliche Kommission, die eine Verschiebung an-

[1]) Ueber das Verhältnis des alten Postregalgesetzes zum schweizerischen Obligationenrecht cf. Meili: „Reflexionen über das schweizerische Postrecht", Zeitschrift für schweizerisches Recht N. F. Bd. V, p. 36 ff. und Muggli, l. c. p. 60–66.

[2]) Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen vom 20. III. 1875, A. S. N. F. Bd. I, p. 682; nun ersetzt durch das Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. III. 1893, A. S. N. F. Bd. XIII. p. 644 und sodann das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen bei Tötungen und Verletzungen vom 1. Juli 1875 A. S. N. F. Bd. I, p. 787. Auch dieses Bundesgesetz wird binnen Kurzem durch ein neues ersetzt werden; der Entwurf des Bundesrates vom 1. März 1901 (abgedruckt im Anhange) liegt zur Zeit noch in Diskussion bei den eidgen. Räten.

strebte; in ihrem Bericht führt sie aus, dass, wenn auch zugegeben werden müsse, dass die Herleitung der Bestimmungen über die Haftpflicht der Postverwaltung aus dem Begriff des Regals und daher die Vereinigung beider in ein Gesetz richtig sein möge, doch noch ein näherliegender Zusammenhang zwischen den Fundamentalbestimmungen über das Regal und denjenigen über die Organisation der Postverwaltung existiere. Wenn der Bundesrat der Ansicht huldige, dass das Gesetz über das Postregal der Revision bedürftig sei, so treffe dies in noch viel höherem Masse bei dem Gesetz über die Organisation der Postverwaltung vom 4. Juni 1849 zu, das von Anfang an den Stempel der Eilfertigkeit der Konstruktion und der Unvollständigkeit an sich getragen habe. Die Kommission gelangt nach diesen Erwägungen zu den folgenden Schlussfolgerungen:[1])

I. Nachdem allseitige Uebereinstimmung darüber eingetreten ist, dass eine umfassende Reorganisation der Postverwaltung dringendes Bedürfnis sei, soll die Vornahme dieser Arbeit unter dem Gesichtspunkte erfolgen, dass sie die gesamte Postverwaltung in einheitlich systematischer Form umfassen soll.

II. Dieser Arbeit vorgängig soll auf Grundlage einer umfassenden, die sachbezügliche Gesetzgebung des Auslandes einschliessenden Enquête die Frage entschieden werden, ob nicht eine weitergehende Verschmelzung der Telegraphenverwaltung mit der Postverwaltung zweckmässig sei.

III. In Gewärtigung der in Disp. I in Aussicht genommenen, umfassenden und einheitlichen Organisation der Postverwaltung und des in Disp. II vorgesehenen prinzipiellen Entscheides soll die teilweise Revision und Ergänzung der Gesetz-

[1]) B. B. 1876 Bd. II, p. 678 und 682/683.

gebung über die Post- und Telegraphenverwaltung auf das Unentbehrlichste beschränkt werden.

Auf die, diese beiden Verwaltungsgebiete beschlagenden Verhandlungsgegenstände:

Bundesgesetz über das Postregal (20. Juni 1874, Antrag der Kommission des Ständerates 24. Juni 1875)

— — — — — — — — — — —

soll daher zur Zeit nicht eingetreten werden.

Mit Beschluss vom 11./20. März 1876 trat die Bundesversammlung dem Antrag der ständerätlichen Kommission bei.[1]) Da nun der Entwurf zu einem neuen Postregalgesetz für einmal bei Seite gelegt wurde, half sich der Bundesrat durch Erlass einer neuen Transportordnung unterm Datum vom 10. August 1876, welche diejenige vom 6. September 1869 ablöste. Auf die Gesetzwidrigkeit und die daraus resultierende Ungültigkeit einzelner Bestimmungen dieser beiden Post-Transportordnungen, sowie auch derjenigen, die am 7. Oktober 1884 noch auf Grund des alten Gesetzes erlassen wurde, ist mehrfach aufmerksam gemacht worden.[2]) Muggli (p. 39) findet, und dies ist wohl auch zutreffend, den Grund dieser auffallenden Erscheinung zum Teil in einer gewissen offenbaren Scheu der eidgenössischen Räte, sich mit dem Postrecht zu befassen, zum andern weitaus grössern Teil aber darin, dass man fast allgemein der Ansicht huldige, das Postwesen gehöre in die Staatsverwaltung hinein und es sei daher Sache der betreffenden Behörden, sich um die nötige Organisation etc. zu bekümmern. Sicher ist auch, dass das Postrecht noch ein weites unbebautes Feld darbietet; gehört doch diese ganze Disziplin, wie Meili[3]) bemerkt, noch in keiner Richtung zu den Liebhabereien der Juris-

[1]) B. B. 1876 Bd. I, p. 834.

[2]) Muggli, l. c. p. 39/40; von Salis: „Schweizerisches Bundesrecht", Bd. III, p. 180.

[3]) Meili: „Reflexionen zit.", p. 1—3.

prudenz. Im grossen Gegensatz zum Eisenbahntransportrecht ist auch diese Materie, was insbesondere die Schweiz anbetrifft, sehr arm an rechtswissenschaftlichen Bearbeitungen. —

Nachdem das Postrecht über ein Dezennium im alten Geleise stecken geblieben war, lud die Bundesversammlung mit Postulat vom 29. April 1887 den Bundesrat ein, Bericht und Antrag darüber vorzulegen, ob und in welcher Weise das Bundesgesetz über das Postregal vom 4. Juni 1849 hinsichtlich der Rechtsverhältnisse der Postverwaltung gegenüber Postreisenden und Postillonen im Falle von Tötungen und Verletzungen abgeändert werden sollte. Es ist auffallend, dass das Postulat gar nichts bezüglich einer Revision des Gesetzes betreffend die Organisation der Postverwaltung enthält, wiewohl ja im Jahre 1876 die ständerätliche Kommission und in Uebereinstimmung damit die Bundesversammlung eindringlich die Reformbedürftigkeit dieses letztern Gesetzes betont hatten. Es scheint, dass die eidgenössischen Räte im Jahre 1887 auch ganz von dem Gedanken abgekommen waren, beim Bundesrat die Ausarbeitung eines neuen, die gesamte Postverwaltung umfassenden Bundesgesetzes zu befürworten. In Beantwortung des Postulates fügte der Bundesrat dem Geschäftsbericht seines Post- und Eisenbahndepartements in Bezug auf die Revision des veralteten Regalgesetzes die folgenden Anträge bei:[1])

> „Wir geben ohne weiteres zu, dass die in Kraft bestehenden Bestimmungen (Art. 14 des genannten Gesetzes) an und für sich bei Unfällen im Postbetrieb den Postreisenden, resp. ihren Hinterlassenen, einen ganz ungenügenden, den Postillonen aber gar keinen Schutz bieten. Diesem Verhältnis kann aber die Tatsache gegenübergehalten werden, dass die Postverwaltung an Entschädigungen für die Folgen der Un-

[1]) B. B. 1888 Bd. II. p. 242.

fälle, die im Postkursbetrieb vorgekommen sind, stets weit mehr geleistet hat, als wozu sie verpflichtet gewesen wäre und dass es ihr auf diese Weise gelungen ist, die bezüglichen Ansprüche fast ausnahmslos auf gütlichem Wege zu erledigen.

Nichtsdestoweniger erachten auch wir eine Revision der fraglichen Bestimmungen im Sinne einer Ausdehnung und Verschärfung der Haftpflicht der Postverwaltung als gerechtfertigt. Ueberdies sollte der Umfang des Postregals in Bezug auf den Transport von Personen und Sachen umfassender und präziser festgestellt werden; die Bestimmungen betreffend die Postregalsverletzungen bedürfen der Verbesserung und Ergänzung, diejenigen betreffend die Haftpflicht der Postverwaltung beim Transport von Sachen sollten den bestehenden Verkehrsverhältnissen besser angepasst werden, etc. etc.

Zu diesen Ausführungen des Bundesrates bemerkt die nationalrätliche Kommission:[1])

„Eine neue Regelung der Haftpflicht der Postverwaltung im Sinne der Ausdehnung und Verschärfung, sei es für sich allein, sei es in Verbindung mit einer Revision des Postregalgesetzes von 1849, erscheint der Kommission als wünschenswert und dringlich."

Die Arbeiten des Bundesrates für ein neues Regalgesetz wurden in der Folge noch bedeutend verzögert, weil gleichzeitig mit der Beratung des Entwurfes die Frage der Erhebung von Wechselprotesten durch die Postanstalten erledigt werden sollte. (Postulat vom 20. Februar 1878.)[2]) Zudem hatte die Bundesversammlung den Bundesrat eingeladen, noch die Frage zu prüfen, ob es nicht angezeigt wäre, die aus dem Auslande kommenden und zum Verkauf oder zur Verteilung in der Schweiz

[1]) B. B. 1888 Bd. III, p. 269.
[2]) B. B. 1893 Bd. I, p. 78.

gelangenden Zeitungen unter das Postregal zu stellen. (Postulat vom 23. Dezember 1891.)[1])

Endlich am 14. Januar 1893 legte der Bundesrat den gesetzgebenden Behörden einen neuen Entwurf zu einem Bundesgesetz über das Postregal vor. Der einlässlichen Botschaft entnehmen wir die folgenden bemerkenswerten Aeusserungen:[2])

> „Bei der gewaltigen Entwicklung, welche das schweizerische Postwesen in dem Zeitraum von 40 Jahren genommen hat, ist das unveränderte Fortbestehen eines so alten Gesetzes, wie das des Postregals, eine auffallende Erscheinung. Sie findet ihre Erklärung hauptsächlich in dem Umstande, dass nicht nur in Bezug auf Unfälle von Personen, sondern auch im allgemeinen die Postverwaltung gegenüber gerechtfertigten Ansprüchen des Publikums nicht allein den starren Buchstaben des Gesetzes, sondern die Erfordernisse der Billigkeit walten liess und dass die Haftpflicht in den seit Erlass des Gesetzes eingeführten Dienstzweigen (Geldanweisungen, Einzugsmandate, gerichtliche Akte) durch reglementarische Bestimmungen (Transportordnung) in einer Weise geordnet und ausgeübt wurde, dass das Publikum im allgemeinen damit zufrieden war und die Notwendigkeit der Ersetzung oder Ergänzung der bestehenden Gesetzesbestimmungen nicht fühlte."

Was die Abänderungen und Ergänzungen anbetrifft, die bei Anlass der parlamentarischen Diskussion am Entwurfe angebracht wurden, so verweisen wir auf den ausführlichen Bericht der ständerätlichen Kommission vom 8. Dezember 1893.[3]) Ernsthaft in Diskussion gezogen wurden nur die Fragen betreffend die Unterstellung der Zeitungen unter das Postregal und betreffend die Limi-

[1]) B. B. 1893 Bd. V, p. 697.
[2]) B. B. 1891 Bd. I, p. 77—102.
[3]) B. B. 1893 Bd. V, p. 695.

tierung der Haftpflicht der Postverwaltung im Falle von Tötungen und Verletzungen der Postreisenden.[1]) Der Entwurf wurde am 29. März 1894 vom Nationalrate und 5. April 1894 vom Ständerat angenommen. Nach unbenutzt verstrichener Referendumsfrist wurde das Gesetz auf den 1. Januar 1895 in Vollziehung gesetzt,[2]) mit Ausnahme von Art. 8 desselben, welcher bestimmt, dass Dampfschiffe, Luftseilbahnen und andere Transportanstalten mit Motorenbetrieb, insbesondere bezüglich ihrer technischen Einrichtungen und ihrer Verkehrsbedingungen, der Kontrolle des Bundes unterstellt seien.[3]) Die Vollziehung dieses Artikels, der richtigerweise dem Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen einverleibt werden sollte, war auf den Zeitpunkt des 1. Januar 1895 aus materiellen Gründen unmöglich.

Auf Grund des neuen Gesetzes wurde am 3. Dezember 1894 eine neue Transportordnung für die schweizerischen Posten erlassen;[4]) dieselbe ist seither abgeändert worden in:

Art. 9 Ziff. 3[5]) (Zusatz betreffend den Postdienst an Feiertagen);

Art. 31 Ziff. 6[6]) (bezüglich Adresskarten und Drucksachen);

Art. 35 Ziff. 3[7]) (betreffend fremde Zeitungsbeilagen);

Art. 12 und 31[8]) (Bundesratsbeschluss vom 19. Dezember 1898);

Art. 43 Ziff. 1 litt. b.[9]) (Bundesratsbeschluss vom 3. August 1900).

In Ausführung von Art. 7, Abs. 2 P. G. hat der Bundesrat

---

[1]) Wir werden im II. Teil auf diese Fragen zurückkommen.
[2]) A. S. (N. F.) Bd. XIV, p. 385.
[3]) B. B. 1895 Bd. II, p. 505.
[4]) A. S. (N. F.) Bd. XIV, p. 555.
[5]) A. S. (N. F.) Bd. XV, p. 305.
[6]) A. S. (N. F.) Bd. XV, p. 360.
[7]) A. S. (N. F.) Bd. XV, p. 434.
[8]) A. S. (N. F.) Bd. XVI, p. 871.
[9]) A. S. (N. F.) Bd. XVIII, p. 157.

sodann am 23. Dezember 1895 eine Verordnung über die Konzessionierung von Unternehmungen für den Transport von Personen und deren Gepäck mit Fuhrwerken erlassen.[1]) Es besteht auch eine neue Extrapost-Ordnung vom 14. November 1899.[2]) Ausser diesen gesetzgeberischen Erlassen kommen für uns auf dem Gebiete des Postwesens noch in Betracht:

1. Das Bundesgesetz betreffend die Posttaxen vom 26. Juni 1884[3]) mit zwei Nachtragsgesetzen vom 24. Juni 1890 und 17. Juni 1891.[4])
2. Das Bundesgesetz über die Organisation der Postverwaltung vom 4. Juni 1849;[5]) ergänzt durch ein Nachtragsgesetz vom 17. Juli 1866.[6])

Nach dem Organisationsgesetz wird die Schweiz für die Zwecke des Postverwaltungsdienstes in nachstehende 11 Postkreise eingeteilt:

I. Postkreis: Genf,

bestehend aus dem Kanton Genf und dem waadtländischen Bezirke Nyon.

II. Postkreis: Lausanne,

bestehend aus den Kantonen Freiburg, Waadt mit Ausnahme des Bezirkes Nyon, und Wallis.

III. Postkreis: Bern,

bestehend aus dem Kanton Bern. mit Ausschluss der den Postkreisen IV und V zugeschiedenen Gebietsteile.

IV. Postkreis: Neuenburg,

bestehend aus dem Kanton Neuenburg und dem auf dem linken Ufer des Bielersees und der Zihl gelegenen Teile des Kantons Bern, mit Ausnahme des Amtsbezirkes Laufen.

[1]) A. S. (N. F.) Bd. XV, p. 330.
[2]) A. S. (N. F.) Bd. VII, p. 442.
[3]) A. S. (N. F.) Bd. VII, p. 584.
[4]) A. S. (N. F.) Bd. XI, p. 720 und XII. p. 350.
[5]) A. S. Bd. V, p. 104.
[6]) A. S. Bd. VIII, p. 856.

V. Postkreis: Basel,

bestehend aus dem Kanton Solothurn, mit Ausnahme der dem VI. Postkreise zugeteilten Gemeinden, aus den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Land, und aus den auf dem linken Ufer der Aare liegenden Gemeinden der bernischen Amtsbezirke Wangen und Aarwangen, nebst dem Amtsbezirke Laufen.

VI. Postkreis: Aarau,

bestehend aus dem Kanton Aargau und den auf dem rechten Ufer der Aare liegenden Gemeinden des solothurnischen Amtes Olten.

VII. Postkreis: Luzern,

bestehend aus dem Kanton Luzern, Uri, Unterwalden ob und nid dem Wald und den schwyzerischen Bezirken Schwyz, Gersau und Küssnacht.

VIII. Postkreis: Zürich,

bestehend aus den Kantonen Zürich, Zug, Schaffhausen und Thurgau.

IX. Postkreis: St. Gallen,

bestehend aus dem Kanton St. Gallen, mit Ausnahme des Bezirkes Sargans, aus den schwyzerischen Bezirken Einsiedeln, March und Höfe; ferner aus dem Kanton Glarus und Appenzell beider Rhoden.

X. Postkreis: Chur,

bestehend aus dem Kanton Graubünden, mit Ausschluss des Hochgerichtes Misox und Calanca, und aus dem st. gallischen Bezirke Sargans.

XI. Postkreis: Bellenz,

bestehend aus dem Kanton Tessin und dem graubündnerischen Hochgerichte Misox und Calanca.

Die Leitung des gesamten Postwesens liegt in der Hand der Oberpostdirektion, an deren Spitze der Oberpostdirektor steht. Die Oberpostdirektion besteht aus den drei Abteilungen der Oberpostinspektion, der Kursinspektion und der Oberpostkontrolle. Unter der Oberpostdirektion stehen die 11 Kreisdirektionen, denen die Postbureaux der betreffenden Kreise unmittelbar unterstellt sind. Wir

brauchen kaum hervorzuheben, dass die bestehende Einteilung der Postkreise heute dem durch die Eisenbahnen verschobenen Zusammenhang der Ortschaften nicht mehr entspricht. Es liegt der Gedanke nahe, dass bei einer künftigen Revision des gänzlich veralteten Organisationsgesetzes die durch das Eisenbahnrückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897 geschaffene Kreiseinteilung auch für die Postverwaltung adoptiert werde.

Es bleibt uns an dieser Stelle noch übrig, diejenigen Postverträge anzuführen, auf die wir im II. Teil der Darstellung dann und wann vergleichungsweise zurückgreifen werden. Anlässlich des letzten Weltpostkongresses [1]) in Washington vom 5. Mai bis 15. Juni 1897 wurden nämlich unter Vorbehalt der Ratifikation folgende Verträge und Uebereinkommen abgeschlossen: [2])

a. Weltpostvertrag mit Schlussprotokoll;
b. Uebereinkommen betreffend den Austausch von Briefen und Schachteln mit Wertangabe nebst Schlussprotokoll;
c. Uebereinkommen betr. den Geldanweisungsdienst;
d. Vertrag betreffend die Auswechslung von Poststücken mit Schlussprotokoll;
e. Uebereinkommen betreffend den Dienst der Einzugsmandate;
f. Uebereinkommen betreffend die Einführung von Identitätsbüchern im internationalen Postverkehr.
g. Uebereinkommen betreffend die postalische Besorgung von Abonnementen auf Zeitungen und andere periodische Veröffentlichungen.

Die sämtlichen Vereinbarungen des Washingtoner Weltpostvertrages sind am 22. April 1898 von der Bundesversammlung ratifiziert worden. [3])

[1]) B. B. 1898 Bd. I, p. 549 ff.

[2]) Cf. über den Weltpostverein Schröter: „Der Weltpostverein, Geschichte seiner Gründung u. Entwicklung in 25 Jahren“ (Bern 1900).

[3]) A. S. (N. F.) Bd. XVI. p. 895 ff.

II. Dogmatischer Teil.

I. Abschnitt.

Das Postregal in der Schweiz.

I. Postregal und Postzwang: [1])

Unter Postregal versteht man den Inbegriff derjenigen Tätigkeiten, die sich der Staat exklusiv in postalischen Dingen reserviert; das Postregal berührt nur Einzelne und zwar diejenigen, welche Privattransportanstalten errichten können. Die Motive zum Entwurf eines Gesetzes über das Postwesen des norddeutschen Bundes definierten das Postregal als den Inbegriff aller, von der Postanstalt des Staates in Anspruch genommenen ausschliesslichen Beförderungsrechte. Im deutschen Reichspostgesetz von 1871 wird nur noch von Postzwang und nicht mehr von Postregal gesprochen. Das schweizerische Gesetz verwendet nirgends den Begriff des Postzwanges, es kennt

[1]) Cf. darüber die ausführliche Abhandlung von v. Beust: „Versuch einer ausführlichen Erklärung des Postregals" (Jena 1747/48) 2 Bde. Stephan, l. c. p. 675—679 und Hauptstock: „Der Postzwang mit besonderer Berücksichtigung des Gesetzes des deutschen Reiches" (1888).

nur denjenigen des Postregals. Sehr treffend ist die Unterscheidung der beiden Begriffe in den von Kabinetsrat Illaire bearbeiteten Motiven zum Entwurfe des preussischen Postgesetzes vom Jahre 1844; dort führt der genannte Autor aus:[1])

„Es kann nicht in Frage gestellt werden und bedarf daher auch keiner Ausführung, dass der Staat, sowohl indem er die Errichtung der Postanstalten zum Regal erhebt, als auch durch Einführung des Postzwanges, die bürgerliche Freiheit seiner Untertanen beschränkt und dass beide Massregeln in dem gemeinsamen Zweck, die Nutzungen der von ihm unterhaltenen Posten zu erhöhen, übereintreffen. Allein nichtsdestoweniger sind beide in ihrem innern Wesen, in Beziehung auf die Rechte der Untertanen, welche dadurch betroffen werden, von einander durchaus verschieden und von einander unabhängig. Indem nämlich der Staat die Anlegung von Posten, d. h. von Anstalten, um Personen oder Sachen regelmässig oder stationsweise zwischen bestimmten Orten fortzuschaffen, zum Regal macht und somit ausschliesslich für sich in Anspruch nimmt, richtet sich die hieraus fliessende Beschränkung der Untertanen gegen den ihnen sonst eingeräumten freien Gewerbebetrieb und entzieht demselben die Errichtung solcher Anstalten.

Sonach bleibt bei und neben dem Regal nicht nur der gewerbliche Betrieb anderer Transportunternehmungen, welche die Kriterien der Posten nicht annehmen, sondern es wird namentlich auch dadurch die Freiheit des Publikums, zu seinen Reisen und Versendungen sich jeder andern Transportgelegenheit zu bedienen, unmittelbar gar nicht berührt. Dieser Effekt wird vielmehr erst hervorgebracht durch Einführung des Postzwanges, vermöge dessen eben die Untertanen verpflichtet werden, zu ihren Reisen und

[1]) Stephan, l. c. p. 675/76.

Versendungen die Staatspost zu benutzen und sich jeder andern, selbst unentgeltlichen Transportgelegenheit zu enthalten. Hieraus ergibt sich zur Evidenz, dass die Bestimmung des Postzwanges niemals eine Beschränkung des Postregals ist, sondern dass der Staat vielmehr durch denselben, um des Postregals willen und um das letztere für sich nutzbar zu machen, seine darin liegenden Berechtigungen noch erweitert, und dass er daher den Postzwang erhöhen und ermässigen, ja denselben ganz aufgeben kann, ohne seine aus dem Regal fliessenden Rechte in irgend einer Weise zu gefährden und zu schmälern."

Im Gegensatz zu den Ausführungen von Illaire steht nun aber die Tatsache, dass in der postalischen Litteratur die beiden Begriffe gar nicht streng auseinander gehalten werden; ja es giebt verschiedene Juristen, die jeden theoretischen und praktischen Unterschied zwischen Postregal und Postzwang in Abrede stellen. So sagt Laband anlässlich einer Kritik über die Schrift von Göpfert („Staatspost und Privatpost"):[1] „Der Versuch Göpferts beruht auf dem ganz unhaltbaren Gedanken, dass hinsichtlich der Stadtbriefe zwar kein Postzwang bestehe, wohl aber ein Postregal, d. h. dass zwar Niemand verpflichtet sei, sich hierbei der Post zu bedienen, aber Niemand befugt sei, die Beförderung von Stadtbriefen gewerblich zu betreiben. Postzwang und Postregal sind aber korrelate Begriffe und die von Göpfert gemachte Unterscheidung ist nicht bloss eine willkürliche, sondern eine juristisch unmögliche, eine logisch sich selbst widersprechende."

Wanka[2] führt aus, dass sich der Begriff des Postregals von dem des Postzwanges dadurch unterscheide, dass jener das Recht in sich schliesse, Posten zu errichten

[1] Laband: „Das Staatsrecht des deutschen Reiches" (2. A. 1891) Bd. II, p. 67.

[2] Wanka: „Das Postwesen in Oestreich", I. Heft (2. A. 1896) p. 12/13.

und zu unterhalten, dieser aber die Einwohner zwinge, gewisse Sendungen, wie Briefe und Zeitungen, ausschliesslich mit der Post zu versenden.

Da das schweizerische Gesetz nur die Bezeichnung Postregal (régale des postes, regalia delle poste) verwendet, so gebricht es bei uns an jedem praktischen Interesse, daneben auch noch von einem besondern Postzwange zu reden und wir werden daher diese letztere Nomenclatur nur für das deutsche Recht reservieren. Unser Postregalgezetz huldigt nach dem Gesagten den Ausführungen Labands; indem der Gesetzgeber Inhalt und Umfang des Postregals normierte, hat er zugleich die Grenzlinien für Inhalt und Umfang des Postzwanges gezogen. Dieses Vorgehen ist wohl auch das richtige, denn nur in dem angedeuteten Sinne darf man die beiden Begriffe als verschiedene auffassen; die Ansicht Illaire's, dass trotz aufgehobenem Postzwang das Postregal fortexistiere, ist demnach kaum zutreffend.

An dieser Stelle wollen wir noch kurz auf einen Unterschied aufmerksam machen, der sich auf die Bezeichnungen *Postregal* und *Postmonopol* bezieht. Im allgemeinen Sprachgebrauch pflegt man Regal und Monopol dadurch zu unterscheiden, dass man ersterem einen mehr staatswirtschaftlichen, letzterem einen mehr privatwirtschaftlichen Charakter beilegt; die Erklärung für diesen Unterschied wird aus der historischen Entwicklung hergeleitet.[1]) Es ist nun aber äusserst schwierig, aus dem Ursprung und der Geschichte der Regalien eine juristisch korrekte Definition des Regals zu konstruieren, schliesst doch die unten zitierte Abhandlung von Strauch über diese Materie mit dem Stosseufzer:[2])

[1]) Cf. darüber Kompe: „Zur Lehre vom Postfrachtgeschäft", Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht Bd. XI. p. 9 ff.; über den Begriff der Regalien überhaupt, Strauch: „Ursprung und Geschichte der Regalien" (1865).

[2]) Strauch, l. c. p. 225/226.

„Es gibt keine juristische Konstruktion der Regalien und es kann keine geben, denn das Regal ist überhaupt kein juristischer Begriff."

Dass die vorhin erwähnte Unterscheidung nicht durchschlagend sein kann, geht daraus hervor, dass z. B. Bluntschli zwischen Regalien mit staatsrechtlichem Charakter und solchen mit privatrechtlichem Charakter unterscheidet; die erstern teilt dieser Autor wiederum ein in grundherrliche, finanzielle und staatswirtschaftliche Regalien und zu den letztern rechnet er das Postregal. Wenn man die beiden Begriffe vom gegenwärtigen staatsrechtlichen Standpunkt aus beurteilt, so kommt man zu dem Schlusse, dass überhaupt ein prinzipieller Unterschied zwischen Regal und Monopol nicht mehr besteht. Es handelt sich in beiden Fällen um Institute, die in Folge des allgemeinen Interesses und der öffentlichen Wohlfahrt als unter die Staatshoheit gehörig erklärt werden.[1]) Der Kreis dieser Institute selbst ist nicht etwa geschlossen, wie dies Beseler insbesondere für die Regalien annimmt,[2]) der Umfang kann vielmehr durch verfassungsmässig erfolgten Ausspruch beliebig erweitert werden.[3]) Mittelstein will auch heute noch zwischen Regal und Monopol einen begrifflichen Unterschied fixieren, indem er speziell für das Postrecht ausführt:[4])

„Postmonopol ist ein wirtschaftlicher, kein juristischer Begriff, das Monopol der Post besteht rein tatsächlich, rechtlich gewährleistet wird es durch den Postzwang (Postregal)."

Der Ansicht Mittelsteins pflichtet auch Wanka bei,[5]) wiewohl der letztere Jurist in seiner spätern Darstellung

[1]) Cf. Huber: „Die Konzessionserteilung für Strasseneisenbahnen- und Tramway-Unternehmungen" (1889), Zürcher Dissertation p. 89—91.

[2]) Beseler: „System des deutschen Privatrechtes", Bd. II, § 92.

[3]) Meili: „Das Telegraphen-Recht" (Zürich 1873), 2. Aufl. p. 11.

[4]) Mittelstein: „Beiträge zum Postrecht" (Berlin 1891) p. 20.

[5]) Wanka, l. c. p. 13.

beide Begriffe oft wieder als gleichbedeutend verwendet. Die von Mittelstein aufgestellte Unterscheidung beruht in Wirklichkeit auch nicht auf einem durchschlagenden Gesichtspunkte und entbehrt im übrigen einer näheren Begründung.

II. Der Umfang des Postregals in der Schweiz.

Das Postregalgesetz vom 5. April 1894 setzt in Art. 2 fest, dass kraft des Postregals folgende ausschliessliche Rechte des Staates in Anspruch genommen werden:

1. Der Transport von verschlossenen Briefen und von Postkarten, Art. 2 litt. b. P. G.

Was ein Brief ist, hat der Gesetzgeber absichtlich nicht bestimmt, offenbar weil er fand, dass es bei dem modernen Korrespondenzverkehre nicht ganz einfach wäre, eine vollständige und für alle Fälle zutreffende Definition aufzustellen. Die Frage, wann ein Brief im postalischen Sinne vorliege, wird sich übrigens meistens unschwer entscheiden lassen, sei es an Hand des Sprachgebrauches, sei es an Hand der Gesetze und Verordnungen. Man darf aber den postalischen Begriff des Briefes, wie er in Bezug auf das Postregal gefasst werden muss, nicht identifizieren mit dem Begriff des Briefes als Vertrauensbrief. Manches ist Vertrauensbrief, was postalisch kein Brief ist und umgekehrt, manches ist im Sinne des Postgesetzes Brief, was nicht den Charakter des Vertrauensbriefes an sich trägt. Brief im letztern Sinne definiert Kohler [1]) als eine schriftliche Aeusserung, die mit der Absicht gemacht wird, dass sie nicht, oder nur in einem beschränkten Kreise weiter verbreitet werden soll.

Das frühere sächsische Postgesetz vom 7. Juni 1859 § 2 erklärte Brief in postalischem Sinne folgendermassen: [2])

[1]) Cf. darüber die interessante Schrift von Kohler: „DasRecht an Briefen“ (Berlin 1893) § 2.

[2]) Meili: „ Haftpflicht“ p. 16.

„Unter einem Brief wird jede schriftliche oder gedruckte oder sonstige auf mechanischem Wege hergestellte Mitteilung oder Benachrichtigung verstanden, wenn sie irgendwie verschlossen oder unter Kreuzband oder Schleife gelegt oder wenn sie verschlossen oder unverschlossen einer Paketsendung beigepackt ist, ohne Unterschied, ob derselben zugleich irgend ein anderer Gegenstand, als z. B. Geld, Warenproben etc. beigefügt ist oder nicht.“

Zu der Definition des Reichsgerichtes, dahinlautend: — „Als Brief im gewöhnlichen Leben wird jede schriftliche Mitteilung aufgefasst“ —[1])

bemerkt Dambach, dass diese Auffassung viel zu eng sei, selbst dann, wenn man der schriftlichen Mitteilung den weitmöglichsten Umfang geben und sie auch auf gedruckte, lithographierte und ähnliche Mitteilungen ausdehnen würde.[2])

Sind Briefe im postalischen Sinne auch leere Umschläge?

Dambach[3]) und Laband[4]) bejahen die Frage ohne weiteres für das Reichspostgesetz, für das unsrige möchte ich sie eben so entschieden verneinen, denn Art. 2 i. f. P. G. sagt:

„Als verschlossen sind alle Gegenstände anzusehen, ... deren Inhalt nicht ohne Aufbrechen u. s. w. herausgenommen werden kann.“

Wie aber soll man aus einem leeren Umschlag den Inhalt herausbefördern wollen! Dagegen ist dem deutschen Reichsgericht beizustimmen, wenn es ausführt, dass der Charakter eines Briefes dadurch nicht verloren gehe, dass in dem verschlossenen Couvert sich z. B. kleine Achat-

---

[1]) Reichsgericht, Entscheidungen in St. S. Bd. I, p. 123.

[2]) Dambach: „Das Gesetz über das Postwesen des deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871“ (5. A. Berlin 1892), p. 13.

[3]) Derselbe, l. c. p. 14.

[4]) Laband, l. c. p. 66 Note 2.

waren befinden.[1]) Auch dann ist noch ein Brief vorhanden, wenn der verschlossene Umschlag bloss ein leeres Stück Papier enthält, denn es ist ja nicht ausgeschlossen, dass Personen mittels verschiedenartiger und verschiedenfarbiger Papierstreifen mit einander korrespondieren, so selten ein solches Farbenspiel auch sein mag.

Nach Art. 3 P. G. ist es verboten, verschlossene Briefe an verschiedene Personen in eine Sendung zu vereinigen, ohne Rücksicht darauf, ob die Gesamtsendung mit der Post oder mit einer andern Transportanstalt befördert werde.[2]) Diese Bestimmung richtet sich insbesondere gegen die Beförderung postregalpflichtiger Sendungen durch Privatpost-Unternehmer; ohne dieses Verbot könnte sonst ohne weiteres das Postregal mit Bezug auf den Sachtransport umgangen und dadurch illusorisch gemacht werden. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften des Art. 3 P. G. werden als Postregalsverletzungen bestraft.[3]) Das deutsche Postrecht geht in dieser Beziehung nicht so weit; nach dem Wortlaut des Gesetzes liegt nämlich dann keine Verletzung des Postzwanges vor, wenn ein Paket, welches verschlossene Briefe enthält, der Post zur Beförderung übergeben wird, wiewohl das für das Paket zu entrichtende Porto geringer ist als das Briefporto, welches für die einzelnen in dem Paket enthaltenen Briefe erhoben worden wäre; die Beförderung der Gesamtsendung muss dann aber durch die Post geschehen.[4]) Gestützt auf diesen Umstand ist es in Deutschland denkbar, dass Privatunternehmer mit der Reichspost in Konkurrenz treten, sofern erstere sich nur mit Bezug auf den Sammeltransport der Post bedienen.[5])

[1]) Reichsgericht, Entscheidungen in St. S. Bd. XXII, p 22

[2]) Dambach, l. c. p. 14—16; Mittelstein, l. c. p. 22 u. Laband, l. c. p. 68.

[3]) Ueber Postregalsverletzungen vide P. G. Art. 38—45.

[4]) Laband, l. c. p. 68; Dambach, l. c. p. 14—16 und Mittelstein l. c. p. 22.

[5]) Cf. Entscheid des Reichsgerichtes in St. S. Bd. XV, p. 328 ff.

Die Vorschrift, dass auch Postkarten dem Postregal unterliegen, war im alten Gesetze von 1849 noch nicht statuiert; das heute so allgemein beliebt gewordene Korrespondenzmittel bestand eben damals noch nicht. Die Postkarten sind bei uns erst durch Beschluss vom 23. Juli 1870 eingeführt worden; die nähern Bestimmungen über Form, Grösse und Transportbedingungen derselben sind in Art. 30 T. O. enthalten.

2. Der Transport von *verschlossenen* Sendungen aller Art, welche das Gewicht von 5 kg. nicht übersteigen; Art. 2 litt. e P. G.

Schon der helvetische Entwurf vom 8. April 1801 [1]) unterwarf in Art. 4 den periodischen Transport von einem Ort zum andern von Waren aller Art, welche einem Dritten gehören und in Pakete, Kisten, Schachteln etc. verschlossen sind, bis zum Gewicht von 15 Pfund [2]) dem Postregal. Im Gesetze von 1849 wurde dann die Gewichtsgrenze von 15 auf 10 Pfund reduziert. Art. 2 i. f. P. G. bestimmt in Anlehnung an die schon in den früheren Posttaxengesetzen gegebene Erklärung, wann einer Sendung das Prädikat „*verschlossen*“ zukomme. Darnach sind alle Gegenstände als verschlossen anzusehen, welche so versiegelt, verschnürt, vernagelt, zugeklebt, zugenäht, mit Schloss versehen oder sonst in ihrem Umschlag verwahrt sind, dass deren Inhalt nicht ohne Aufbrechen, Aufschneiden oder Anwendung von Schlüsseln oder anderen Instrumenten herausgenommen werden kann. Zu dieser Definition bemerkt Art. 2 Ziff. 4 T. O. noch ausdrücklich, dass die Verschnürung eines Paketes durch eine blosse Schleife oder einen Knoten nicht als Verschluss im Sinne von Art. 2 i. f. P. G. angesehen werde. Nach der Definition unseres Gesetzes muss man wohl unterscheiden zwischen *Verschluss* und *Verpackung*; beides dient wesentlich verschiedenen Zwecken. Die Verpackung soll in

[1]) Stäger, l. c. p. 47 ff.

[2]) Ein Pfund gleich 489,5 gr.

erster Linie zum Schutze des Inhaltes der verpackten Sendung selbst, sowie der andern gleichzeitig beförderten Sendungen vor Beschädigung dienen; der Verschluss das Hinzugelangen znm Inhalte verhindern. Dadurch ist aber nicht ausgeschlossen, dass die Art und Weise der Verpackung zugleich von Einfluss auf die Frage sein kann, ob in einer gewissen Vorrichtung ein Verschluss der Sendung enthalten sei.[1]) Offenbar gibt es Verpackungen, welche ihrer Natur nach zugleich den Verschluss in sich fassen; positiv bestimmt die Transportordnung nur, dass die Verschnürung eines Paketes durch eine Schleife oder durch einen Knoten den Tatbestand des Verschlusses nicht representiere. Im allgemeinen wird man aber an den Inhalt des Verschlusses einer Sendung keine weitere Anforderung stellen, als dass an derselben irgend eine Vorkehrung angebracht, oder mit derselben eine Manipulation vorgenommen worden sei, welche das Hinzugelangen zum Inhalte der Sendung nur unter Ueberwindung gewisser Hindernisse oder Hemmnisse, oder unter Entwicklung einer besondern, unter den Begriff der Eröffnung des Verschlusses fallenden Tätigkeit (aufschneiden, aufbrechen) möglich macht.[2]) Ob in concreto eine Sendung als offen oder verschlossen im Sinne des Postregals anzusehen sei, ist im übrigen nur unter Berücksichtigung der tatsächlichen Beschaffenheit derselben zu entscheiden. Die Frage gewinnt oft da ein praktisches Interesse, wo neben der Staatspostanstalt Botenunternehmungen sich mit dem Sachtransport befassen.

3. Der Transport von Zeitungen; Art. 2 litt. d. P. G.

Im alten Postregalgesetz war der Zeitungstransport noch nicht dem Postregal unterworfen, aber schon der bundesrätliche Entwurf von 1874 bestimmte in Art. 2, dass auch die Beförderung von Zeitungen, sowie von

[1]) Cf. einen Entscheid des Reichsgerichtes in St. S. Bd. XVI, p. 288/289.

[2]) Cf. dieselbe Entscheidung p. 287/288.

Drucksachen unter Verschluss oder Band der Postanstalt ausschliesslich zustehen solle.[1])

Hervorgerufen durch eine Eingabe des Vereins zur Bekämpfung der unsittlichen Litteratur lud die Bundesversammlung mit Postulat vom 23. Dezember 1891 den Bundesrat ein, die Frage zu prüfen, ob es nicht angezeigt sei, die aus dem Auslande kommenden und zum Verkauf oder zur Verteilung in der Schweiz gelangenden Zeitungen unter das Postregal zu stellen.[2])

In seiner Botschaft zu dem neuen Gesetzesentwurfe von 1893 äusserte sich der Bundesrat mit Bezug auf jenes Postulat folgendermassen:[3])

„Abgesehen von dem höhern allgemeinen Interesse, welches die hohen eidgenössischen Räte bei Erlass dieses Postulates im Auge hatten, erscheint es nur recht und billig, den ausländischen Zeitungen nicht länger einen Vorteil einzuräumen gegenüber den schweizerischen Zeitungen, die in ihrer grossen Mehrzahl für ihre Verbreitung auf den Posttransport angewiesen sind.

Wir beantragen, die Zeitungen überhaupt unter das Regal zu stellen, jedoch unter dem Vorbehalt, dass der Bundesrat Ausnahmen vom Postzwange für Zeitungen eintreten lasse, in allen denjenigen Fällen, wo dies im öffentlichen Interesse gerechtfertigt erscheint."

Art. 2 litt. d. des Entwurfes erhielt in der Folge bereits diejenige Fassung, wie sie dann später gesetzlich sanktioniert worden ist. Mit dieser Bestimmung waren nun aber die schweizerischen Zeitungsverleger und Redaktoren in ihrer grossen Mehrzahl höchst unzufrieden, und sie reichten daher bei der Bundesversammlung eine Denkschrift gegen die Ausdehnung des Postregals auf die

[1]) B. B. 1874 Bd. II, p. 341.
[2]) B. B. 1893 Bd. I, p. 80.
[3]) B. B. 1891 Bd. I, p. 80/81.

Zeitungspresse ein.[1]) Am Schlusse dieser nicht uninteressanten Schrift wird unter anderem betont:

„Die Stellung, welche dem schweizerischen Postwesen durch die Verfassung im Haushalte des Bundes zugewiesen ist, die finanzielle Lage des Bundes, sowie die Verhandlungen in den eidgenössischen Räten, betreffend Herabsetzung der Zeitungstaxe, nötigen zu dem Schlusse, dass die schweizerische Postanstalt nicht in der Lage sein würde, jetzt und in absehbarer Zukunft den Zeitungstransport in der Weise zu organisieren, dass er die grösstmögliche Leistungsfähigkeit mit möglichst geringem Aufwand und Kosten verbindet.

Wohl aber ist es möglich und vorauszusehen, dass jetzt, nachdem die Aussichtslosigkeit des Begehrens um Herabsetzung der Zeitungstaxe festgestellt und die Notwendigkeit eines vollkommnern und billigern Zeitungstransportes immer augenscheinlicher geworden ist, die Zeitungsgeschäfte sich vereinigen werden, um gemeinschaftlich einen solchen einzurichten. Auch ist es möglich, dass die Privattätigkeit sich auf diesen Geschäftszweig werfen werde.

Angesichts dieser Sachlage ist es nicht gerechtfertigt, den Postzwang auf den Zeitungstransport auszudehnen; denn derselbe würde jede Privatinitiative zur Erzielung befriedigenderer Zustände ausschliessen, ohne selbst in der Lage zu sein, durchgreifende Reformen einzuführen."

Einen wahren Sturm erregte sodann in der Presse die vom Nationalrat vorgeschlagene Lösung, dahingehend, nur die *politischen Zeitungen* dem Regal zu unterstellen. Neben schweren finanziellen Bedenken wurde von Seite der Lokalpresse auch die Befürchtung gehegt, dass durch die Unterstellung der Zeitungen unter das Postregal die

[1]) Gisi; „Gegen die Ausdehnung des Postregals auf die Zeitungspresse" (1893).

Möglichkeit von Massregelungen der Presse und selbst von Zensurgelüsten nicht ausgeschlossen würde!“ [1])

Der schweizerische Pressverein, der sich am Journalistentag in Solothurn einlässlich mit der Frage beschäftigte, schlug vor, nur die nicht wissenschaftlichen Zeitungen einschliesslich ihrer Beilagen dem Regal zu unterstellen. Mit Bezug auf die Ausnahmen vom Regal empfahl er die folgende Fassung:

1. Alle Zeitungen innert einem Rayon vom Maximum 25 km. vom Ausgabeort an gerechnet;
2. alle Zeitungen, welche durch eine Gesellschaft an ihre Sektionen versandt werden.“

Um das Gesetz nicht zum vornherein zu gefährden, sah sich der Bundesrat genötigt, bezüglich der Ausnahmen vom Postregal den eidgenössischen Räten eine neue Fassung zu unterbreiten, die dann vom Parlament mit wenigen Abänderungen gutgeheissen wurde. Der ursprünglich vom Bundesrat vorgeschlagene Art. 2 litt. d. blieb zwar unangetastet; im Einklang mit den Wünschen und Vorschlägen des Pressvereins wurde nun aber bestimmt, dass dem Regal nicht unterworfen sein sollen:

1. *Alle Zeitschriften* (publications périodiques); die ständerätliche Kommission führt bezüglich dieser Fassung aus, dass dieselbe an Stelle der vom Pressverein vorgeschlagenen, mehr negativen Fassung gewählt worden sei, indem nach der ausdrücklichen Anerkennung des Post- und Eisenbahndepartements alle wissenschaftlichen Elaborate zu den Zeitschriften gerechnet werden sollen.

2. Schweizerische Zeitungen, welche der Verleger durch besonders bestellte Personen oder Organe vertragen, verbreiten oder verkaufen lässt. Mit der Acceptierung dieser zweiten Ausnahme ging man sogar über die Forderung des Pressvereins hinaus, der dieselbe nur für den Rayon von höchstens 25 km. verlangt hatte.

[1]) B. B. 1893 Bd. V, p. 700/701.

Als Zeitungen im Sinne des Gesetzes definiert Art. 2 Ziff. 3 T. O. *alle periodischen Blätter politischen Inhalts*, welche wöchentlich wenigstens einmal erscheinen; das Reichspostgesetz unterstellt in § 1/2 dem Postzwang nur alle diejenigen Zeitungen politischen Inhaltes, welche öfters als einmal wöchentlich erscheinen.

Wann liegt nun aber ein Blatt politischen Inhaltes vor? Man wird nicht behaupten dürfen, dass schon die Mitteilung einer einzelnen politischen Nachricht einer Zeitung den Charakter eines politischen Blattes aufdrücke, hierzu ist vielmehr erforderlich, dass sie ihrer ganzen Tendenz und Einrichtung zufolge beabsichtigt, Gegenstände politischen Inhaltes in den Kreis ihrer Mitteilungen zu ziehen.[1]) Keine Zeitungen im Sinne des Gesetzes sind die in der Regel wöchentlich einmal erscheinenden Fachorgane, denn ihren Inhalt bilden fast ausschliesslich wissenschaftliche, fachtechnische oder künstlerische Elaborate. Nach einer Verfügung des Reichspostamtes gehören ebenfalls nicht zu den politischen Blättern Zeitungen, die im wesentlichen Lokalnachrichten, vermischte Nachrichten, landwirtschaftliche Berichte etc. und nur hie und da wieder eine politische Nachricht bringen;[2]) dies trifft auch zu für die Praxis unserer Postverwaltung. Im übrigen muss man hier von Fall zu Fall an Hand des Sprachgebrauches und der Verkehrsanschauung entscheiden.[3])

4. Der regelmässige und periodische Transport von Personen; Art. 2 litt. a. P. G.
5. Die Beförderung von Personen durch Extraposten; Art. 2 litt. b. P. G.

[1]) Cf. darüber Dambach, l. c. p. 18—20 und Mittelstein, l. c. p. 22/23.

[2]) Dambach, l. c. p. 18 Note 1.

[3]) Der Zeitungstransport nimmt, was die Stückzahl anbetrifft, in der Schweiz von allen beförderten Gegenständen den 1. Rang ein; 1899 wurden insgesamt 109,643,842 Stück Zeitungen befördert. B. B. 1900 Bd. II, p. 322.

Durch die konzessionierten Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen ist der Wert dieser letzterⁿ beiden Bestimmungen natürlich bedeutend reduziert worden. Während der helvetische Entwurf in Art. 4 litt. b. nur den periodischen Transport von Reisenden dem Postregal unterstellte, hat schon das Gesetz vom Jahre 1849 auch den Extrapostdienst zum Regal erhoben. Schon bei der Beratung jenes Gesetzes wurden Stimmen laut, die verlangten, dass man den ganzen Personentransport der freien Privatkonkurrenz überlassen sollte. Der Bundesrat war aber der Ansicht, dass der grösste Vorteil der Zentralisation des Postwesens nur in der allseitigen Erleichterung des Verkehrs gefunden werden könne, und dass es nicht allein darauf ankomme, ob nun auf einzelnen Strecken oder zu gewissen Zeiten der Verkehr in allen Beziehungen ein recht grosser oder kleiner sei. Die Botschaft zum Entwurfe von 1849 hebt in begeisterten, patriotischen Worten die hauptsächlichsten Gesichtspunkte hervor, die den Bundesrat veranlasst hatten, den Regalbetrieb auch für den Personentransport zu befürworten. Die folgenden Ausführungen sind noch heute beachtenswert:[1])

„Wir haben ein hohes volkswirtschaftliches Interesse, auch für diejenigen zu sorgen, die an Nebenstrassen wohnen, die ihr Brot an abgelegenen Orten auf rauhem Boden durch ihre Gewerbtätigkeit erwerben müssen. Die Privatkonkurrenz dehnt ihre Transportanstalten nur dahin aus, wo unmittelbar und sicher Gewinn zu ziehen ist; sie vernachlässigt die Orte, wo die gegeringe Zahl der Bevölkerung oder der geringe Verkehr keinen Vorteil darbietet. Noch mehr! Sie richtet sich auch in der Zeit so ein, dass sie ihre Kurse einstellt, sobald die rauhere Jahreszeit die Zahl der Reisenden vermindert. Soll nun die eidgenössische Postanstalt da, wo Gewinn sich zeigt,

[1]) B. B. 1848—49 Bd. I, Beilage zu Nr. 7 p. 3.

durch die Konkurrenz sich verdrängen lassen und nur aushelfen, wo der Ertrag zweifelhaft ist; soll sie die Nebenstrassen bedienen, um der Privatindustrie den Verkehr auf den Hauptstrassen zuzuführen? Oder soll sie mit dem Personen- und Pakettransporte sich gar nicht befassen? Im einen Falle wäre sie ausser Stand, den Kantonen auch nur den geringern Teil ihrer bisherigen Einnahmen zuzustellen, im andern aber würde sie einem grossen Teile der Bevölkerung einen Vorteil, dessen sie sich bis anhin erfreute, ohne alle Aussicht auf Ersatz entziehen."

Das neue Gesetz von 1894 hat das Regal der Personenbeförderung in demselben Umfange statuiert, wie das alte Gesetz. Wie wir bereits im I. Teil bemerkt haben, gilt nun mit Bezug auf den Reisenden-Transport mit Extraposten ein neues Extrapost-Reglement vom 14. November 1899. In Art. 1 dieses Reglementes wird gesagt:

„Unter Extrapost versteht man die auf ein gestelltes Begehren hin zu beliebiger Tageszeit stattfindende Beförderung von Reisenden und deren Gepäck mit Fuhrwerken und mit frischen Postpferden von Station zu Station."

Für den Extrapostdienst sind diejenigen Strassenzüge zu benutzen, die das Postdepartement, den Verkehrsbedürfnissen entsprechend, als Extrapostrouten erklärt. Die Postpferdehalter, die auf den Extrapostrasten stationiert sind, haben Pferde, Fuhrwerke und Postillone für die Extrapostreisenden in Bereitschaft zu halten. Ausser diesen Postpferdehaltern ist es jedermann untersagt, Reisende, die mit einer Extrapost oder mit einem Privatkutscher auf einer Extrapostrast ankommen, innerhalb 24 Stunden auf einer Extrapoststrasse mit frischen Pferden weiter zu befördern. Der Postverwaltung steht das Alleinrecht zu, Verträge für die Beförderung von Reisenden, mit Pferdewechsel unterwegs, abzuschliessen. Zuwiderhandlungen gegen die erwähnten Vorschriften werden als Postregals-

verletzungen bestraft. Soweit Begriff und Umfang des Regals der Extrapostbeförderung; einzelne Bestimmungen des Reglementes erinnern lebhaft an die Betriebsvorschriften des cursus publicus im Codex Theodosianus, nur muss man dabei stets im Auge behalten, dass ja die römische Staatspost nicht der Benützung des Publikums offen stand. —

Die Schweiz hat aus dem Regal des Personentransportes überaus grosse Verluste davongetragen [1]); ein kleiner Gewinn resultiert jeweilen nur aus der Extrapostbeförderung. An Hand der Post- und Telegraphenstatistik [2]) ergibt sich, dass die eidgenössische Postkasse im Zeitraum der letzten 10 Jahre (1891—1900) aus der Personenbeförderung die folgenden Defizite erlitten hat:

Uebersicht der Defizite der eidgenössischen Postverwaltung aus dem postalischen Personentransport. 1891 bis 1900.

Jahr	Passagierzahl	Einnahmen		Ausgaben		Verlust	
		Fr.	Ct.	Fr.	Ct.	Fr.	Ct.
1891	763,830	1,671,730	31	4,483,691	41	2,811,961	10
1892	796,010	1,767,884	65	4,730,644	14	2,962,759	49
1893	817,570	1,792,019	76	4,812,097	29	3,020,077	53
1894	1,054,652	1,835,874	31	5,115,288	99	3,279,414	68
1895	1,108,042	2,023,066	23	5,205,288	24	3,182,222	01
1896	1,165,220	1,952,957	42	5,310,628	60	3,357,671	18
1897	1,247,069	2,055,870	70	5,887,311	42	3,831,440	72
1898	1,315,480	2,116,346	71	5,972,590	73	3,856,244	02
1899	1,357,636	2,345,565	92	6,336,830	35	3,991,264	43
1900	1,447,891	2,417,801	86	6,712,335	60	4,294,533	74

Soviel wir sehen können, ist die Schweiz der einzige europäische Staat, der in Bezug auf den postalischen Personentransport das Regal besitzt; früher bestand es auch in Oesterreich, doch ist dasselbe durch ein Gesetz von 1865 mit einer untergeordneten Einschränkung auf-

[1]) Meili, Haftpflicht, p. 25.
[2]) Dieselbe wird jährlich herausgegeben.

gehoben worden.[1]) Nicht mit Unrecht hat Cohn darauf hingewiesen, dass die grossen pekuniären Opfer, die sich der Bund für den Transport der Postreisenden auferlegt, zur Hauptsache dem Fremdenverkehr zu gute kommen.[2])

III. Die Ausnahmen vom Postregal.

Die unter II 1—5 erwähnten Bestimmungen über den Umfang des Postregals erleiden nun durch die Art. 4—6 P. G. mehrfache Ausnahmen:

1. Verschlossene Briefe, Postkarten und verschlossene Sendungen bis auf 5 kg können vom Eigentümer selbst oder durch eine von ihm hierzu besonders bestellte Person versendet oder vertragen werden. (Art. 4, litt. b. I.)
2. Der Transport der soeben erwähnten regalpflichtigen Objekte kann auch durch irgend eine Drittperson geschehen, wenn ihn diese aus Gefälligkeit, also unentgeltlich besorgt. Einzig den Personen, die sich aus der Besorgung von Aufträgen für Drittleute oder aus der Besorgung von periodischen Kursen zu Fuss oder wie immer ein Gewerbe machen, sowie den Angestellten der Transportanstalten ist auch das unentgeltliche Versenden und Vertragen jener Gegenstände nicht gestattet; die Versuchung zu einer Umgehung des Postregals wäre in diesen Fällen zu verlockend gewesen. (Art. 4, litt. b. II).
3. Regalpflichtige Sendungen, welche den Bahn- oder Schiffsdienst betreffen, sei es zwischen den Verwaltungen verschiedener Bahn- und Dampfbootunternehmungen untereinander, oder zwischen diesen Verwaltungen und ihren Angestellten, sei es inner-

[1]) Cf. Meili, Haftpflicht, p. 20.

[2]) Cf. Gustav Cohn: „Die Finanzlage der Schweiz" (Zürich 1877), p. 63/64.

halb einer und derselben Unternehmung, können ohne das Mittel der Post befördert werden. (Art. 4 Schlusssatz P. G.)

4. Das Postregal erstreckt sich nicht auf den Transport von Personen mittelst der konzessionierten Transportanstalten. (Art. 4 litt. a. P. G.)[1])
5. Vom Postregal werden im weitern nicht betroffen die auf Grund von Art. 7 P. G. vom Bundesrat konzessionierten Unternehmungen für den Transport von Personen und deren Gepäck mit Fuhrwerken. Die Verordnung vom 23. Dezember 1895, welche die nähern Bedingungen festsetzt, unter welchen derartige Konzessionen erteilt werden, unterwirft in Art. 9 die Unternehmer den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 26. April 1887 betreffend die Ausdehnung der Haftpflicht und die Ergänzung des Bundesgesetzes vom 25. Juni 1881.[2]) Die Konzession wird nur auf bestimmte Zeit erteilt und sie erstreckt sich nur auf den Transport von Personen und deren Gepäck, also nicht auf postregalpflichtige Gegenstände. Für regelmässige und periodische Fahrten bis auf 3 km und bis auf 10 km für solche, die mit alleiniger Rücksicht auf Gasthofbetrieb ausgeführt werden, bedarf es keiner Konzession. Der Unternehmer der letztern Fahrten darf sich aber bloss mit dem Transport von Personen und deren Gepäck für einen bestimmten Gasthof befassen und er ist daher auch verpflichtet, seine Fuhrwerke mit der Aufschrift des betreffenden Gasthofes zu versehen.
6. Dem Bundesrat ist endlich in einer generalis clausula die Befugnis erteilt, in Bezug auf Botenver-

[1]) Cf. das Bundesgesetz über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft vom 23. Dezember 1872, Art. 1—28. A. S. Bd. XI, p. 1.

[2]) A. S. (N. F.) Bd. X, p. 165.

bindungen (entreprises de messager), welche vorzugsweise lokalen oder industriellen Bedürfnissen dienen, weitere Ausnahmen vom Postregal zu gestatten. (Art. 6 P. G. und Art. 2 Ziff. 8 T. O.) Bis heute hat sich indessen, wohl hauptsächlich infolge der raschen, billigen und zuverlässigen Beförderungsweise der eidgenössischen Postanstalten, ein derartiges Bedürfnis noch nicht geltend gemacht.

IV. Der Umfang des schweizerischen Postbetriebes.

Der Umfang des Postregals, den wir bis dahin entwickelt haben, stellt keineswegs den gesamten Geschäftskreis der eidgenössischen Post dar; der Umfang ihres Betriebes ist viel manigfaltiger und weitschichtiger.[1]) Er erstreckt sich neben den als Regal betriebenen Transporten insbesondere noch auf die Beförderung rekommandierter Sendungen, auf die Bestellung von gerichtlichen und Betreibungsakten, auf den Zeitungsdebit u. s. w. Die Post besorgt sodann in Form von Einzugsmandaten und Postanweisungen Geld- und Kreditgeschäfte. Sie ist schliesslich nach Art. 1 Schlusssatz P. G. und nach Massgabe der hierüber besonders aufzustellenden gesetzlichen Vorschriften ermächtigt, die Erhebung von Wechselprotesten auf protestabeln Papieren, die in Einzugsmandaten versandt werden, zu übernehmen.

Was den letzten Punkt anbetrifft, so hat der Bundesrat dem Parlament bis zur Stunde eine bezügliche Vorlage noch nicht gemacht; wir glauben annehmen zu dürfen, dass man sich in der Zwischenzeit an zuständiger Stelle davon überzeugt hat, dass durch Einführung dieses neuen Geschäftszweiges das Arbeitsfeld der schweizerischen Postanstalten allzusehr erweitert, gefährdet und

[1]) P. G. Art. 1.

seinem Zwecke entfremdet würde.[1]) Bis jetzt hat einzig Belgien durch Gesetz vom 12. Mai 1876 auch diese Tätigkeit in den Kreis der Postanstalten gezogen. Darnach wird gewissen, von der Regierung zu bezeichnenden Postbeamten die Aufnahme der Proteste gestattet, jedoch mit der Beschränkung, dass nur Proteste mangels Zahlung und nur an solchen Orten, wo weder ein Notar noch ein Gerichtsvollzieher wohnhaft ist, von der Post aufgenommen werden dürfen. Nach Art. 814 S. O. R. muss jeder Protest durch einen Notar oder eine andere obrigkeitlich dazu ermächtigte Person aufgenommen werden. Den Wert der Publizität bei der Protestaufnahme begreift man leicht, wenn man sich daran erinnert, dass ja dieser Moment den entscheidenden Wendepunkt bildet, in welchem es sich zeigen soll, ob das Vertrauen, welches der Wechsel bis dahin genossen hat, gerechtfertigt war oder ob er seinen Rücklauf beginnen solle. So ist es auch notwendig, dass die Gesetzgebung Garantien dafür schaffe, dass das Zutrauen zu der Person desjenigen, der den Protest aufnimmt, keinem Bedenken unterliege. Auch abgesehen von dem Umstande, dass sich die wenigsten Postbeamten die sichere Kenntnis des nicht ganz einfachen Institutes des Wechselprotestes aneignen könnten, möchte ich aus Gründen der Garantieverbindlichkeit die Protestaufnahme durch Postbeamte nicht empfehlen. Wer bürgt dafür, dass die Postverwaltung bei Einführung dieses neuen Geschäftszweiges, mit Bezug auf die Haftpflicht, nicht jenes absolute Negationsprinzip acceptiere, wie es bei den Einzugsmandaten zu Gunsten des Mandatars sanktioniert ist![2]) Und diese privilegierte Stellung müsste offenbar schlecht harmonieren zu der zivilrechtlichen Haftung der Notare

[1]) Cf. darüber das Gutachten vom Präsidium der Handelskammer Zittau: „Ist die Protestaufnahme durch Postbeamte ein Bedürfnis oder eine Gefahr“ (1877) und Leist: „Der Wechselprotest“, Zürcher Dissertation 1899.

[2]) Vide unten.

als Protestbeamte; wird doch bei diesen schon ein grobes Verschulden darin gefunden, dass der Wechsel nicht wörtlich auf der Protesturkunde kopiert ist. Demnach komme ich zu folgendem Resultat:

Abgesehen von der allzu starken Ueberlastung der Postanstalten, bedeutet die Protestaufnahme durch die Postbeamten im Vergleich zu dem Vorteil, der dem Publikum durch Einführung dieses neuen postalischen Geschäftszweiges erwächst, eine ungleich grössere finanzielle Gefahr, sei es des Postfiskus, sei es der Wechselgläubiger, je nachdem die Haftpflichtnormen eine dem ius commune angepasste Betonung erfahren oder nicht.

Im praktischen Postdienst wird eine grundsätzliche Unterscheidung gemacht zwischen der *Briefpost* und *Fahrpost.*[1])

1. Zur Briefpost gehören und als Briefpostsendungen werden demnach betrachtet:
   a. Briefe und Postkarten;
   b. abonnierte Zeitungen;
   c. portofreie Sendungen bis auf 2 kg.;
   d. unverschlossene Drucksachen und Warenmuster bis auf 500 gr.;
   e. Pakete ohne Valorangabe, Schriftpakete und Geschäftspapiere bis auf 250 gr., sofern sie der Absender nicht ausdrücklich als Fahrpoststücke aufgibt;
   f. Nachnahmen auf nicht rekommandierten Briefpostgegenständen bis zum Betrag von 50 Fr.
2. Zur Fahrpost gehören und als Fahrpoststücke werden befördert:

---

[1]) P. T. G. Art. 1. und 15.

a. Alle valorierten Sendungen;
b. nicht valorierte Sendungen über 250 gr. (mit Ausnahme der unter 1 d. aufgeführten) und leichtere Pakete, welche der Absender ausdrücklich zur Beförderung mit der Fahrpost bezeichnet;
c. Nachnahmesendungen über 50 Fr., sowie kleinere Nachnahmen auf rekommandierte Sendungen.

Diese im Interesse des Postbeförderungsdienstes getroffene Unterscheidung beruht auf wesentlich praktischen Gesichtspunkten, indem diejenigen Sendungen, die ein gewisses Volumen nicht überschreiten, einheitlich und in gleicher Weise spediert werden können, andere Sendungen aber, welche einen grössern Raum beanspruchen, eine besondere von den kleinern Objekten getrennte Speditionsart erheischen.[1])

Wir wollen nicht unerwähnt lassen, dass einzelne Postverwaltungen, wie die englische, belgische, italienische, holländische, französische und österreichische sich mit dem Sparkassengeschäft befassen;[2]) ja in England betreibt daneben die Post noch Lebensversicherungsgeschäfte.[3])

In der nachstehenden Tabelle haben wir an der Hand der schweizerischen Post- und Telegraphenstatistik die Rechnungsergebnisse der Postverwaltung für die Periode der letzten 10 Jahre 1891 bis 1900 zusammengestellt. Für die Zukunft wird ein grösserer Reingewinn dadurch zu erzielen gesucht, dass die Postverwaltung, gestützt auf eine Ermächtigung des Bundesrates, seit dem 1. Januar 1900 an jedes Postpaket, für welches sie die Zollbehand-

[1]) Meili, Haftpflicht, p. 28/29.

[2]) Cf. darüber Roscher: „Postsparkassen und Lokalsparkassen in Deutschland“ (1885); und Morel: „Die Postsparkassen“ (Bern 1882).

[3]) Meili, Haftpflicht, p. 27.

[4]) B. B. 1899. Bd. III. p. 316 ff.

lung übernimmt, mit einer Zollgebühr von 10 Rappen belastet. Durch die Erhebung dieser Zollgebühr, die nach dem Washingtoner Poststückvertrag vom 15. Juni 1897, Art. 7, bis zum Maximum von 25 Rappen per Stück zulässig ist, hofft man die Einnahmen um ca. $^1/_4$ Million steigern zu können.[1])

Ergebnisse der schweizerischen Postverwaltungsrechnungen 1891 bis 1900.

Jahr	Total der Einnahmen		Total der Ausgaben		Aktivsaldo	
	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.	Fr.	Cts.
1891	25,371,499	83	23,684,602	36	1,686,897	47
1892	26,231,724	86	25,318,775	02	912,949	84
1893	26,158,895	52	24,769,446	60	1,389,446	92
1894	25,726,132	88	24,325,950	21	1,400,182	67
1895	25,791,435	40	24,338,942	68	1,452,492	72
1896	27,721,842	29	25,173,971	97	2,547,870	32
1897	29,117,203	31	27,464,177	04	1,653,026	27
1898	31,248,554	08	30,204,417	41	1,044,136	67
1899	33,977,310	46	31,188,870	91	2,788,439	55
1900	36,130,814	05	33,430,462	95	2,700,351	10

[1]) Seit der Einführung dieser Zollbehandlungsgebühr hat sich der Bundesrat schon wiederholt mit Eingaben zu befassen gehabt, welche sich gegen den Bezug der Gebühr richteten und deren Aufhebung verlangten; cf. darüber den Bericht des Bundesrates an die Bundesversammlung in B. B. 1901, Bd. I, p. 165 ff. Ueber die Beschlüsse und Anträge der nationalrätlichen Kommission betreffend Aufhebung der Zollbehandlungsgebühr vide eine Korrespondenz in der „Neuen Zürcher Zeitung“ vom 6. Mai 1901.

2. Abschnitt.

Die juristische Natur der postalischen Rechts-Geschäfte.

I. Die Vertragsnatur im Allgemeinen.

Das Rechtsverhältnis der Postverwaltung hinsichtlich der Ausführung irgend eines Transportes ist immer ein **vertragsmässiges**, gleichviel ob die Beförderung entgeltlich oder unentgeltlich ausgeführt werde und gleichviel, ob der transportierte Gegenstand zu den regalpflichtigen Sendungen gehöre oder nicht. Wie der Staat, wenn er einen Kauf-, Miet-, Werkvertrag oder sonst ein Rechtsgeschäft abschliesst, durchaus in derselben Stellung sich befindet wie ein Privater gegenüber einem andern, so auch die Postverwaltung in Ausübung ihres gewerblichen Betriebes. Man hat nun allerdings schon behauptet, die rechtliche Natur der mit der Postverwaltung eingegangenen Beziehungen bestimme sich nicht nach Privatrechtsnormen, sondern nach den Grundsätzen des öffentlichen Rechtes,[1]) aber ohne überzeugende Gründe. Deswegen, dass die Posten Staatsanstalten sind und ihr Betrieb dem öffentlichen Nutzen dient, folgt doch noch keineswegs, dass ihre privatrechtliche Tätigkeit den Grundsätzen des Privatrechtes entrückt sein solle; oder wird etwa ein privatrechtlicher Akt dadurch, dass ihn der Staat selbst oder eines seiner Organe vornimmt, ein öffentlich rechtlicher Akt! —

[1]) Zorn: „Das Reichsstaatsrecht“ (1883), Bd. II, p. 27 spricht von der Begründung einer Obligation des öffentlichen Rechtes. Schott: „Die Posten“ in Endemanns Handbuch des deutschen Handels-, See- und Wechselrechtes (1885), Bd. III, p. 539/40, sieht darin die Erfüllung einer gesetzlichen Obligation.

Gewiss ist es richtig, dass der Staat die Postanstalten nicht im ausschliesslich privatrechtlichen Sinne ausbeuten darf, sondern dass er sie, wie das die Botschaft zum Gesetz von 1849 so schön ausgeführt hatte, im allgemeinen volkswirtschaftlichen Interesse verwalten solle. Die Beförderung der Briefe, Pakete und Personen bleibt unter allen Umständen ein dem Privatrecht unterworfener Vorgang. Der Staat hat bei diesen gewerblichen Unternehmungen die Rechtsposition eines gewöhnlichen Kontrahenten und das Privatrecht gibt hier allein diejenigen Sätze an die Hand, welche für die einzelnen Rechte und Pflichten der Postverwaltung entscheidend sind.[1]) Heute wird auch von der Mehrzahl der Juristen die Tatsache anerkannt, dass die Post, trotz ihres staatlichen Betriebes und trotz der öffentlichen Interessen, denen sie dient, als Kaufmann aufzufassen sei.[2])

Für die privatrechtliche Stellung der Post als Kontrahent ist es durchaus unmassgeblich, dass sie verpflichtet ist, alle Sendungen zu befördern, sofern dieselben den für die Aufgabe vorgeschriebenen Bedingungen entsprechen. Eine solche gesetzliche Verpflichtung zum Abschluss privatrechtlicher Verträge ist heute mehrfach anerkannt, wir begegnen dem Kontrahirungszwang insbesondere bei den Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen, im Gebiete des Theaterrechtes u. s. w. Bei der Post liesse sich nun allerdings darüber streiten, ob der Kontrahirungszwang nur so weit gehen solle, als das Postregal reicht; richtigerweise muss man aber sagen, der usus communis müsse im weitesten Sinne gewahrt werden und die Ansprüche des Publikums seien mit einer den Zivilgerichten zu unterbreitenden Klage auszurüsten.[3])

[1]) Meili, Reflexionen, p. 66. Die Frage ist weiter im Detail behandelt von Meili: „Das Telephonrecht", Leipzig 1885, p. 175—179.

[2]) Ueber die Rechtsposition der eidgenössischen Postverwaltung cf. Muggli, l. c. p. 8—15.

[3]) Meili: „Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten" (1888), p. 87.

Nachdem wir nun festgestellt haben, dass nach dem Postregalgesetz die Geschäfte der Postanstalten mit dem Publikum als Privatrechtsgeschäfte aufzufassen sind, so ergibt sich in der Folge ohne weiteres, dass da, wo das ius speciale der Post keine besondern Bestimmungen enthält, das ius commune, d. h. das Obligationenrecht event. das kantonale Privatrecht, soweit auf dasselbe Bezug genommen wird, in die Lücke zu treten hat. Selbstverständlich ist, dass Prozesse, je nachdem die Klagesumme den Betrag von 3000 Fr. erreicht oder nicht, dem Bundeszivilprozesse, resp. dem kantonalen Prozessrecht unterliegen.[1])

In zahlreichen Fällen befördern die Postanstalten nun allerdings auch Sendungen, ohne dass mit ihnen ein Vertrag abgeschlossen worden wäre. Wenn ein Kind einen Brief in den Briefkasten wirft, so wird durch diese Tätigkeit noch kein Vertrag zwischen ihm und der Postverwaltung abgeschlossen, aber dennoch wird der Brief von letzterer dem Adressaten zugestellt; dieser Fall ist ebenso zu beurteilen, wie wenn ein Kind für eine Bagatelle Näschereien kauft und diese sofort verzehrt. In solchen Fällen ist es eben ganz gleichgültig, ob ein Vertrag vorliege oder nicht; die Consequenzen zeigen sich aber sofort, sobald es sich um die Haftung des Absenders handelt. Laband zitiert das Beispiel, das ein Wahnsinniger bei der Post eine Anzahl unfrankierter Pakete aufgiebt, welche Ziegelsteine enthalten; wird hier der Wahnsinnige auf Bezahlung des Portos in Anspruch genommen, nachdem die Adressaten die Annahme verweigert haben, so schützt ihn seine Handlungsunfähigkeit gegen den Regress der Postverwaltung; aber umgekehrt würden ihm auch keine Rechte gegen die letztere zustehen, falls die Post, von seinem Geisteszustand in Kenntnis gesetzt, die Beförderung der betreffenden Pakete unterlassen hätte.[2])

[1]) Vide unten.

[2]) Laband, l. c. p. 84.

Ein privatrechtliches Vertragsverhältnis liegt nur in denjenigen Fällen nicht vor, in denen sich der Bund seiner eigenen Postanstalten bedient. Hier besteht überhaupt kein rechtliches, sondern ein blos tatsächliches Verhältnis, weil kein von der Post im rechtlichen Sinne verschiedener Absender existiert und der Fiskus so wenig wie ein anderes Rechtssubjekt mit sich selbst kontrahiren kann. Dagegen stehen die Kantone und Gemeinden, wenn sie mit der Post in Verbindung treten, derselben wie Privatpersonen als Kontrahenten obligatorischer Verträge gegenüber.

Zu welcher Art nun aber die einzelnen, von der Postverwaltung abgeschlossenen Verträge zu rechnen seien, darüber gehen die Ansichten der Juristen weit auseinander. Wenn man den Vertrag, welchen die Post mit dem Absender oder Reisenden abschliesst, unter einen der gemeinschaftlichen Vertragsbegriffe subsumieren will, so kann hierbei wohl nur die **locatio conductio operis** (Werkvertrag) in Frage kommen;[1]) die Post übernimmt gegen Bezahlung des Portos, bzw. des Personengeldes den Transport der Sachen oder Reisenden von einem bestimmten Ort nach einem andern. Diese Ansicht finden wir bei den meisten ältern Autoren auf unserm Gebiet;[2]) andere, welche die römische Schablone vermeiden wollen, gebrauchen den Ausdruck **Postfrachtvertrag**,[3]) da aber das Frachtgeschäft den Personentransport nicht mitumfasst, ist diese Bezeichnung nicht empfehlenswert. Die französische Theorie spricht von einem contractus sui generis, nämlich vom **contrat de transport**.[4]) In neuerer Zeit ver-

[1]) Cf. darüber Dernburg: „Pandekten“ (V. A. 1897), Bd. II, § 113.

[2]) Müller: „Ueber die actio de recepto und deren analoge Anwendung auf die Postanstalten“ (2. A. 1857), p. 12 ff.

[3]) Kompe: „Zur Lehre vom Postfrachtgeschäft“, Goldschmidts Zeitschrift, Bd. XI, p. 41—55.

[4]) Cf. Sanlaville: „De la responsabilité civile de l'État en matières de postes et de télégraphes“ (Paris 1886) und Duverdy: „Traité du contrat de transport“ (1874, 2. A.), No. 1.

wendet man auch bei uns den zutreffenden Namen **Posttransportvertrag**[1]) und diese Bezeichnung umfasst denn auch die hauptsächlichsten Geschäftszweige postalischer Dienstverrichtungen.[2]) Dambach schlägt allerdings vor, diesen Namen mit dem guten deutschen Worte **Postbeförderungsvertrag** zu vertauschen;[3]) ich meinerseits möchte die erste Bezeichnung nur ungern gemieden sehen; zumal in der Schweiz haben wir durchaus keinen Anlass, Ausdrücke, die auch unsern romanischen Miteidgenossen geläufig sind, durch juristisch deutsche zu ersetzen.

Man hat das Rechtsverhältnis zwischen Post und Absender auch als **Mandat** aufgefasst;[4]) indessen passt diese Vertragsfigur keineswegs hieher, denn das hervorstechendste Merkmal dieses, in der Besorgung eines Geschäftes bestehenden Kontraktes liegt in der beliebigen Revocabilität jedes der Kontrahenten; abgesehen davon beruht das Mandat auf einem freiwilligen und dauernden Vertrauensverhältnis.[5])

Wenn wir in der Folge den Begriff des Posttransportvertrages für die postalische Beförderung von Sachen und Personen verwenden werden, so glauben wir doch eine Ausnahme machen zu müssen mit Bezug auf den Transport von Personen mit Extraposten. Hier handelt es sich zweifellos um eine **locatio conductio operarum**; der Extrapostreisende mietet die Dienste der Postverwaltung,

---

[1]) Meili, Haftpflicht, p. 30. Schellmann: „Die rechtliche Natur des Postbeförderungsvertrages“ (1861). Wirsing: „Die zivilrechtliche Haftung der Post“ (1892). Hellwig: „Die Verträge auf Leistung an Dritte“ (1899), p. 516 ff. Mittelstein, l. c. p. 11/12.

[2]) Vide aber unten die besondern Vertragsfiguren.

[3]) Dambach, l. c. p. 4.

[4]) Höpfner: „Der Anspruch des Adressaten eines Briefes an die Post“, Archiv für civ. Praxis, Bd. XXXVI, p. 121. Karstens: „Der Empfänger von Briefen und Paketen gegenüber der Postanstalt“, eod. Bd. XXXVII, p. 208.

[5]) Meili, Haftpflicht, p. 31; cf. auch dessen Schrift: „Das Telegraphenrecht“ (2. Aufl. 1873), p. 32/33 ff.

die darin bestehen, dass ihm zum Zwecke seiner Beförderung auf sein Begehren mittelst Postpferdewechsels ein Gespann überlassen wird, sei es, dass der Reisende mit eigenem Fuhrwerk fahre, sei es, dass ihm auch der Wagen vom Postpferdehalter gestellt werde.[1]) Bei der Bezahlung kommt nicht das Endresultat, d. h. der Transport des Reisenden an ein bestimmtes Ziel in Betracht, sondern es werden demselben von der Postverwaltung die einzelnen Dienstleistungen als Wagen- und Pferdegeld pro kilometrische Einheit in Rechnung gestellt.

Auch für das Rechtsverhältnis der portofreien Beförderung von Sendungen kann ohne weiteres auf den Begriff des Posttransportvertrages rekurriert werden.[2]) Diejenigen, die im allgemeinen von einem Frachtvertrage (Art. 449 S. O. R. und § 425 H. G. B.) sprechen, müssen bezüglich dieser Transportspezialität zu einem andern Vertragsverhältnis Zuflucht nehmen, und da wird in erster Linie wieder das Mandat angerufen.[3]) Es geht aber kaum an, hier mit dem genannten Vertragsverhältnis zu operieren, denn beim Transport der portofreien Sendungen kann es sich doch nicht blos um einen Gefälligkeitsdienst handeln, den die Postanstalten den vom Gesetz mit dem Privilegium der Portofreiheit ausgestatteten Personen erweisen. Wir wollen an dieser Stelle daran erinnern, dass der Bundesrat schon zu wiederholten Malen versucht hat, die in der Schweiz grassirende Portofreiheit auf ein geringeres Mass zu reduzieren, aber immer ohne Erfolg. An Hand statistischer Erhebungen hat die eidgenössische Postverwaltung nachgewiesen, dass dem Bund durch die Portofreiheit, in dem Umfang wie sie jetzt besteht, eine jährliche Einnahme von Fr. 700,000 entgeht. In seiner Botschaft an

---

[1]) Extrapostreglement Art. 4; Muggli, l. c. p. 30.

[2]) Ueber Begriff und Umfang der portofreien Sendungen vide P. T. G. Art. 34 und T. O. Art. 100—103.

[3]) Muggli, l. c. p. 18; dieser Autor übersieht überdies, dass der Fiskus nicht mit sich selbst kontrahieren kann.

die Bundesversammlung betreffend die Finanzlage des Bundes vom 26. Mai 1899 macht der Bundesrat wieder energisch auf diese Tatsache aufmerksam und führt unter anderm aus:[1])

> „Kein Land der Welt hat eine so ausgedehnte Portofreiheit wie die Schweiz, und es ist dieselbe nachgerade eine wahre Last für die Postverwaltung geworden, gewiss ein Grund, der an und für sich hinreichend sein würde, wenn auch nicht eine gänzliche Aufhebung, so doch eine Beschränkung eintreten zu lassen. Die Behörden und Institutionen, die für ihre Korrespondenzen, und in gewissen Fällen auch für die Geldsendungen, die Portofreiheit in Anspruch nehmen, sind so mannigfaltig und zahlreich, dass es für die Poststellen mit grossen Schwierigkeiten verbunden ist, sich in durchaus zuverlässiger Weise Rechenschaft darüber abzugeben, ob in jedem einzelnen Falle die Portofreiheit mit Berechtigung in Anspruch genommen wird oder nicht."

Der Bundesrat ist sodann der Meinung, dass nur die Portofreiheit der eidgenössischen Behörden und diejenige des im eidgenössischen Dienst stehenden Militärs ihre volle Berechtigung habe, und er schlägt daher der Bundesversammlung vor, die Portofreiheit der Kantone und Gemeinden und diejenige in Armensachen erheblich zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Dadurch würde es gelingen, für die Bundeskasse eine Mehreinnahme von Fr. 300,000 bis 400,000 zu erzielen. Leider haben die durchaus zu rechtfertigenden Vorschläge des Bundesrates auch diesmal im Parlament kein geneigtes Gehör gefunden.

---

[1]) B. B. 1899, Bd. III, p. 319 ff.

II. Die juristische Natur von Porto und Briefmarke.

1. Die Perfektion des Posttransportvertrages liegt schon dann vor, wenn der Absender die Briefe, Postkarten u. s. w. in den Briefkasten geworfen hat;[1]) eine förmliche Uebergabe an den Postbeamten ist nur erforderlich bei den rekommandierten Sendungen und bei den Fahrpoststücken.[2]) In der Regel ist das Entgelt für den Transport (Frachtlohn), das im postalischen Verkehr den Namen **Porto** führt, im Voraus zu entrichten.[3]) Nach Art. 4 P. T. G. wird überdies ein sogen. *Frankierungszwang* statuiert für die rekommandierten Sendungen, Postkarten, Drucksachen und Warenmuster m. a. W. bezüglich dieser Art Postsendungen darf der Absender die Postverwaltung für das Entgelt nicht auf den Empfänger verweisen. Die entgegen dieser Vorschrift aufgegebenen unfrankierten Sendungen werden von der Aufgabepoststelle als Rebuts behandelt und das endgültige Schicksal derselben ist ihre Vernichtung, sofern sie wenigstens nicht reklamiert werden oder keinen Wert repräsentieren.[4]) Angesichts dieses Umstandes werden diejenigen, die so sehr dem Ansichtspostkartensport huldigen, die wohlmeinende Aufmerksamkeit der eidg. Postverwaltung zu würdigen wissen, dass dieselbe seit geraumer Zeit über den grünen Briefkasten die Aufschrift anbringen lässt:

„Ansichtspostkarten sind zu frankieren.“ [5])

Dass für die erwähnte Kategorie von Postsendungen ein Frankierungszwang statuiert worden ist, findet seine

---

[1]) Cosack: „Lehrbuch des Handelsrechtes“ (4. A. 1898), p. 498, sieht in dieser Tätigkeit lediglich einen Antrag zum Abschluss des Posttransportvertrages.

[2]) T. O. Art. 7.

[3]) T. O. Art. 15, Ziff. 1 und P. T. G. Art. 8.

[4]) P. G. Art. 17 und T. O. Art. 26.

[5]) Cf. darüber eine Korrespondenz im „Bund“ (Jahrgang 1900, No. 8).

Begründung darin, dass in diesen Fällen sehr oft auf eine Annahme durch den Adressaten nicht gerechnet werden kann. Die Post erspart sich also mit der etwas energischen Massregel das Hin- und Rückporto der gewöhnlich wertlosen Sendungen; Meili hat allerdings nicht so ganz Unrecht, wenn er meint, dass dieses pädagogische Mittel mit dem Präjudiz der Nichtbeförderung viel zu radikal sei.[1])

Dagegen befördert die Post unfrankierte und nicht genügend frankierte Briefe in dem Sinne, dass das Entgelt für den Transport derselben vom Empfänger entrichtet werden solle.[2]) In diesem Fall muss aber der Adressat bei ganz unfrankierten Briefen den doppelten Betrag der Frankotaxe (bei ungenügend frankierten Briefen nur den einfachen Betrag der fehlenden Frankatur) ersetzen. Wenn auch diese Vorschrift juristisch nicht und aus wirtschaftlichen Gründen nur schwer zu rechtfertigen ist,[3]) so muss man doch bedenken, dass die Postverwaltung in zahlreichen Fällen das Nachsehen für den Frachtlohn zu riskieren hat, sobald eine Annahmeverweigerung des unfrankierten Briefes durch den Adressaten erfolgt. Die Post muss den refüsierten Brief zurückspedieren, um womöglich den Absender ausfindig zu machen; gelingt ihr das nicht, so kann sie sich nur an das Frachtgut halten, auf dem Taxen und Auslagen haften; gewöhnlich bleibt aber der materielle Wert desselben weit unter dem Frachtlohn, und so hat denn die Postverwaltung auch hier einen doppelten Portoverlust zu verzeichnen. Wer wird es ihr daher verargen, wenn sie, um sich für derartige Fälle schadlos zu halten, sich da bezahlt macht, wo es ihr möglich ist.[4]) Auf der andern Seite muss man allerdings

---

[1]) Meili, Haftpflicht, p. 33.

[2]) P. T. G. Art. 3; Posthandbuch für die Schweiz § 101 (Ausgabe 1899).

[3]) Meili, Haftpflicht, p. 33.

[4]) Cf. darüber Muggli, l. c. p. 17/18.

auch wieder sagen, dass ein Unrecht das andere nicht rechtfertige!

2. Das Porto ist entsprechend dem Umstande, dass es auf Grund eines obligatorischen Vertrages von der Postverwaltung erhoben wird, die private, vertragsmässige Gegenleistung des mit der Postanstalt kontrahierenden Absenders. Es geht absolut nicht an, diese vertragsmässige Geldschuld unter den Gesichtspunkt der Steuerzahlung zu bringen.[1]) Das Recht auf Steuern entspringt aus Gründen des öffentlichen Rechtes, aus dem publizistischen Verhältnis, in welchem die Staatsangehörigen zur Staatsgewalt stehen. An der privatrechtlichen Natur des Porto ändert auch die Tatsache nichts, dass die Einnahmen der Postverwaltung in die Staatskasse fliessen und zu öffentlichen Zwecken verwendet werden.

Nach Art. 2 P. T. G. besteht für die ganze Schweiz eine Einheitstaxe von 10 Rappen für Briefe, Schriftpakete, Geschäftspapiere und kleine Pakete bis auf 250 gr; daneben gilt eine Lokaltaxe von 5 Rappen für Briefe bis auf 250 gr. innerhalb des Lokalrayons von 10 km, von Poststelle zu Posttelle gemessen. Für die einfachen Postkarten beträgt das Porto durch die ganze Schweiz 5 Rp. Die Fahrpoststücke unterliegen bis zum Gewicht von 20 kg, einer einheitlichen nach dem Gewicht sich bestimmenden Taxe; bei den Sendungen mit Valorangabe wird zur Gewichtstaxe hinzu noch eine Werttaxe erhoben.[2])

Die Frankierung, d. h. die Vorausbezahlung des Porto für den Transport der Postsendungen, erfolgt mittelst der

---

[1]) Diesen steuerrechtlichen Charakter des Porto betont z. B. noch Linde: „Ueber die Haftverbindlichkeit der Postanstalt" (1859) p. 71.

[2]) Ueber die Einführung der heutigen Posttaxen in der Schweiz, cf. die Botschaft des Bundesrates zum Entw. des P. T. G. v. 1884. B. B. 1881 Bd. II, p. 1 ff.

von der Postverwaltung eingeführten Postwertzeichen[1]) (Frankierungszeichen). Diese Postwertzeichen sind eine noch verhältnismässig neue Erfindung; der Schöpfer des jetzt so unentbehrlich gewordenen völkerverbindenden Mittels ist ein Schottländer, James Chalmers.[2]) Bekanntlich war es ein Engländer, nämlich Rowald Hill, der dem 1 Penny Portosystem 1840 in ganz England zum Durchbruch verhalf, das sich dann seit dieser Zeit über die ganze Welt verbreitet hat.

Wie ist nun aber die rechtliche Natur der Briefmarke zu charakterisieren? Viele Juristen betrachten sie als Forderungsträger ähnlich wie die Eisenbahnbillets; durch den Kauf einer Briefmarke müsste darnach der Käufer das Recht erhalten, z. B. einen Brief von bestimmtem Gewicht nach seiner Auswahl von einem beliebigen Ort an irgend einen andern innerhalb eines ganz bestimmten Rayons befördern zu lassen; dem steht aber entgegen, dass die Postverwaltung jederzeit befugt ist, den Umkreis, für den eine Marke gilt, beliebig zu ändern, ebenso kann sie auch das Gewicht der Briefe anders taxieren, sie kann eine neue Grenze der Grösse und des Gewichts fixieren. Die Briefmarke ist aber auch nicht eine blosse Quittung dafür, dass ein bestimmter Geldbetrag an die Post einbezahlt worden ist, denn der Untergang der Marke zerstört den Wert derselben und jeder Nachweis ihres Unterganges verschafft nicht mehr das Recht, welches die gezahlte Summe bieten sollte. Die richtige Ansicht, wie sie von Kohler[3]) und andern vertreten wird, geht dahin, dass die Briefmarke ein blosses

[1]) P. T. G. Art. 8. Von den Postwertzeichen sind wohl zu unterscheiden die Taxmarken (T. O. Art. 15 litt. 12), welche lediglich zur Kontrolle und Verrechnung der für unfrankierte oder nicht genügend frankierte Sendungen ausstehenden Portobeträge dienen.

[2]) Cf. Finke: „Geschichte des Penny-Porto-Systems und der Briefmarken“ (1890) und Fuchs: „Karten und Marken des täglichen Verkehrs“ (1881).

[3]) Kohler: „Die Briefmarke im Recht“ (1890), p. 1—11.

Zahlungs- oder Wertmittel repräsentiere. Diesen Wertcharakter hat die Marke allerdings nur gegenüber der Postverwaltung und auch dieser gegenüber nur mit Bezug auf das Transportverhältnis. Durch das Aufkleben der Briefmarke wird eine bestimmte Postsendung frankiert, d. h. das Entgelt für den Transport derselben wird der Postverwaltung vom Absender anticipando bezahlt. Als Teil der Postsendung geht die Marke nach ihrer Kassierung in das Eigentum des Empfängers über, dies hat insofern eine Bedeutung, als das abgestempelte Postwertzeichen in Sammlerkreisen immer noch einen gewissen materiellen Wert hat.

III. Die Natur der postalischen Geldgeschäfte.

1. *Die Uebernahme von Inkasso-Aufträgen*[1]) (recouvrements).

In der Form von Einzugsmandaten, die im Jahre 1875[2]) eingeführt wurden, befasst sich die schweizerische Postverwaltung mit dem Inkasso von Quittungen, quittierten Rechnungen, Coupons, protestabeln Papieren u. s. w., sofern dieselben den Betrag von 1000 Fr. nicht überschreiten. Diese Einzugsmandate fallen, wie es schon durch den Namen dokumentiert wird, unter die Vertragsfigur des **Mandats**; mit dem Abschluss des Mandats geht Hand in Hand die Erteilung einer **Inkasso-Vollmacht** an die Post. Die beauftragte Poststelle als Mandatar zieht im Namen des das Mandat erteilenden Absenders das Geld ein oder legt das protestable Papier zum Accept vor. Schott[3]) spricht hier von einem einseitigen Akt des Auftraggebers,

[1]) P. T. G. Art. 24 und T. O. Art. 66—75. Muggli, l. c. pag. 28/29. Wirsing, l. c. p. 42. Mittelstein, l. c. p. 105 ff. Dambach, l. c. p. 70.

[2]) B. B. 1875, Bd. I, p 548.

[3]) Schott l. c. p. 573.

welch' letzterer die Voraussetzung für die gesetzliche Verpflichtung der Post zur Besorgung des Inkassos sei. Andere verwerfen hier den Mandatscharakter wegen der Entgeltlichkeit und subsumieren die Postaufträge unter den Vertragsbegriff der **locatio conductio operarum.**[1]) Jedenfalls geht es aber nicht an, die Inkasso-Aufträge an die Post zu der Kategorie der Werkverträge (locatio conductio operis) zu zählen, denn die Post ist nicht verpflichtet, den bezeichneten Erfolg herbeizuführen, sie erhält die Gebühr vielmehr schon für den ordnungsmässigen Versuch, das Geld einzuziehen oder das Accept zu erhalten. Dambach, Mittelstein und Wirsing erblicken in dem Postauftrag ein doppeltes Vertragsverhältnis; nämlich einmal einen Postbeförderungsvertrag, indem diese Autoren ausführen, dass die Post den eingeschriebenen Brief oder das Formular mit dem Wechsel an den Adressaten zu transportieren habe; mit diesem ersten Vertrag verbinde sich nun ein Mandat an die Post zur Einziehung der Geldsumme, resp. zur Einholung des Wechselacceptes. Diese Ansichten fassen den Begriff des Mandates offenbar viel zu eng; die Postanstalt, welche den eigentlichen Auftrag erhält, und diejenige, die ihn als Aufgabeposstelle jener übermittelt, repräsentieren doch nur ein und dieselbe Person, nämlich die Postverwaltung. Letztere empfängt als Mandatar vom Absender als Mandanten den Auftrag und die beiden genannten Poststellen ermöglichen lediglich die Ausführung des einen und gleichen Vertrages. Diese Auffassung ergibt sich auch unzweifelhaft aus der Fassung von Art. 68 T. O.; darnach ist es nämlich ausdrücklich untersagt, andere, als die zur Ausführung des Auftrages notwendigen Dokumente oder Mitteilungen dem Einzugsmandat zu Handen des Adressaten beizulegen; diese Vorschrift negiert m. E. die Existenz eines besondern Posttransportvertrages, sollte ein solcher mit und neben

[1]) Cf. darüber die interessanten Ausführungen bei Hellwig, l. c. p. 517.

dem Mandat bestehen, so wäre es kaum denkbar, warum der Absender nicht das Recht hätte, zugleich mit dem Mandatsbrief seinem Schuldner Privatkorrespondenzen zukommen zu lassen. Auch die Rücksendung der erfolglos vorgewiesenen Rechnungen oder Quittungen, oder die Uebergabe des Wechsels an den Protestbeamten erfolgt nach Art. 74 T. O. ohne Erhebung einer besondern Transportgebühr. Es liegt ferner kein neuer Vertrag vor in der Uebermittlung des von der Post beim Adressaten eingezogenen Betrages, denn nach Art. 398 S. O. R. ist der Mandatar verpflichtet, alles was ihm infolge des Mandatsverhältnisses zugekommen ist, dem Auftraggeber zu erstatten. Es geht nicht an, das Gegenteil aus der Tatsache zu folgern, dass für die Zusendung der eingezogenen Gelder an den Mandanten die gewöhnliche Geldanweisungstaxe vom betreffenden Betrag in Abzug gebracht wird;[1]) dieser Abzug ist nichts anderes als die gesamte Vergütung oder das Honorar, das die Post für die ordnungsmässige Ausführung des Auftrages verlangen kann. Man darf schliesslich ein doppeltes Vertragsverhältnis nicht aus der Tatsache deduzieren, dass, wie wir später sehen werden,[2]) bezüglich der Haftpflicht der Postverwaltung beim Einzugsmandat streng zwischen Beförderung der Schriftstücke und Inkasso der Gelder unterschieden wird; diese Trennung geschieht aus speziellen tatsächlichen Verhältnissen und wird keineswegs durch rechtliche Gründe diktiert.

2. *Die Nachnahmen.*[3])

Nach Art. 22 P. T. G. hat der Absender das Recht, gegen Bezahlung des gewöhnlichen Porto und einer Provision eine Sendung mit einer Nachnahme zu belegen;

---

[1]) Art. 73 T. O. Vide auch Muggli, l. c. p. 28.

[2]) Vide unten.

[3]) Cf. Schott, l. c. p. 414 ff. und p. 569/70; Wirsing, l. c. p. 87/88; Mittelstein, l. c. p. 121 ff.; Meili, Haftpflicht, p. 99—101; Muggli, l. c. p. 24. P. T. G. Art. 22 und T. O. Art. 46—54.

für Briefpostgegenstände darf dieselbe im Maximum 50 Fr., für Fahrpoststücke höchstens 300 Fr. betragen. Unter dem Akt des Nachnehmens versteht man eigentlich die Tätigkeit der Post, welche diese dadurch entfaltet, dass sie nach Ausführung eines Posttransportvertrages vom Adressaten einen gewissen Betrag, den Nachnahmebetrag, zu Handen des Absenders einzieht. Aus dieser Definition ergibt sich also, dass für sich allein eine postalische Nachnahme nicht existieren kann.[1])

Zum Unterschied von den Posteinzugsmandaten treffen bei den mit Nachnahme belasteten Sendungen zwei verschiedene Rechtsgeschäfte zusammen.

a. ein **Posttransportvertrag**, die Post übernimmt die Verpflichtung, die Sendung selbst an den Adressaten zu bestellen;

b. ein **Mandat**, die Post wird beauftragt, gegen Aushändigung der Sendung den Nachnahmebetrag für den Absender einzukassieren.

Schott führt aus, dass bei den Nachnahmesendungen kein doppeltes Vertragsverhältnis vorliege; es handle sich lediglich um eine **modifizierte Frachtobligation.** Die Nachnahme sei nämlich eine Verstrickung des Gutes durch die im Frachtbrief bezw. Ladeschein stattfindende Auflage einer Geldsumme auf dasselbe, ohne deren Zahlung an oder zu Gunsten des Auflegenden das Gut an den Adressaten weder ausgeliefert werden dürfe, noch ausgeliefert werden müsse. Die Eigenart der postalischen Nachnahme bestehe nun bloss darin, dass hier die Post die Rolle des Frachtführers übernehme.[2]) Nach der Meinung Schotts könnte man zu der Ansicht verführt werden, dass zwischen Sendung und Nachnahmebetrag ein innerer Zusammenhang bestehen müsse; dies war auch offenbar die Meinung der frühern deutschen Postordnung von 1879, indem dieselbe die Nachnahmen auf Briefe und Pakete

[1]) Muggli, l. c. p. 24

[2]) Schott, l. c. p. 414/15 und p. 569.

beschränkte.[1]) Eine solche Beschränkung hat die schweizerische Postverwaltung nie statuiert, sie ist aber auch in der neuen deutschen Postordnung vom 11. Juni 1892 verschwunden;[2]) damit ist m. E. ein für alle Male der Gedanke beseitigt, als ob die Auslieferung der Sendung das ökonomische Aequivalent für die nachzunehmende Summe repräsentieren müsse; dieses Faktum mag in sehr vielen Fällen zutreffen, ist aber für die Nachnahme-Sendungen durchaus nicht essentiell.[3]) Hellwig spricht auch an dieser Stelle von einer *locatio conductio operarum*, indem er ausführt, dass die Postnachnahme nichts anderes als eine Abart des Postauftrages sei; m. a. W. die Uebernahme einer Verpflichtung, gegen Aushändigung einer Sendung einen Betrag (Nachnahmebetrag) einzuziehen. In der Tat lässt sich nicht läugnen, dass zwischen Einzugsmandat und Postnachnahme-Sendung eine nahe Verwandtschaft besteht, und dass der Laie diese beiden postalischen Geldgeschäfte als identisch betrachtet; bei näherem Zusehen ergeben sich indessen nicht unerhebliche Divergenzen. Während das Einzugsmandat ein nacktes Inkassogeschäft repräsentiert, verbindet die Nachnahme (wie wir diesen postalischen Dienstzweig kurz bezeichnen wollen) mit dem Inkasso das Frachtgeschäft; wir wissen von früher her, dass dem Absender eines Einzugsmandates nicht gestattet ist, andere als die zur Ausführung des Auftrages notwendigen Dokumente dem Mandat beizuschliessen, diese Möglichkeit soll nun gerade durch die Nachnahmesendung geschaffen werden. Wenn nun auch die Nachnahmesendung durchaus denselben Zweck zu erfüllen im Stande ist wie das Einzugsmandat, so ist sie dafür bezüglich der Mittel zur Herbeiführung dieses Zweckes viel ärmer als das letztere. Verweigert nämlich der Adressat einer

[1]) Cf. bezüglich der deutschen Postgesetzgebung: Fischer: „Die deutsche Post- und Telegraphengesetzgebung". (IV. A. 1895.)

[2]) Deutsche Postordnung § 21 Ziff. I.

[3]) Anders Mittelstein, l. c. p. 122.

Nachnahme-Sendung die Zahlung des Nachnahmebetrages, so kehrt die Sendung ohne weiteres wieder zum Absender zurück; Art. 50 Ziff. 2 T. O. lautet:

> „Wenn der Adressat die Nachnahme innert den 7 Tagen oder der ausdrücklich verlängerten Frist (Ziff. 4), vom Tage der Ankunft an, nicht einlöst, so wird der Gegenstand mit der ersten Sendung des auf den Ablauf der Frist folgenden Tages als unbestellbar an die Aufgabepoststelle zurückgesandt."

Das Einzugsmandat hingegen gibt seinem Absender verschiedene Mittel an die Hand, um den Adressaten gewissermassen zu zwingen, das Mandat einzulösen oder also den Betrag durch die Post dem Absender auszubezahlen. Die Rückseite des Umschlages, der für das Einsugsmandat verwendet wird, kann nämlich zu Vormerken darüber benutzt werden, was mit dem Mandat zu beginnen sei, falls der Inkasso durch die Post nicht bewerkstelligt werden kann; ob dasselbe einem Protestbeamten zu übergeben sei, behufs Aufnahme des Wechselprotestes, wenn es protestable Papiere enthält, oder dem zuständigen Betreibungsamt behufs Anhebung des Betreibungsverfahrens, wenn es andere Forderungstitel enthält. (Art. 67 Ziff. 2 T. O.).

Für den Inkasso der Gelder haftet die Postverwaltung, wie wir bei der Erörterung über die Garantieverbindlichkeit sehen werden, beim Einzugsmandat und bei der Nachnahmesendung im gleichen Umfange.

Nach der deutschen und schweizerischen Postordnung ist es ein Essentiale der mit Nachnahme belasteten Sendungen, dass die Adresse derselben die Bezeichnung „Nachnahme" enthalte. Der Nachnahmebetrag wird zur Auszahlung an den Absender fällig, sobald die Aufgabepoststelle von der Einlösung der Sendung durch den Adressaten versichert ist. Diese Sicherheit gilt als erbracht, wenn der Einlösungsschein mit der Erklärung

über die erfolgte Einlösung zurückgelangt, oder wenn binnen 15 Tagen seit der Absendung weder der Nachnahmegegenstand noch eine Mitteilung über die nicht erfolgte Bestellung desselben bei der Aufgabepoststelle eingetroffen ist. (Art. 52 Ziff. 2 T. O.)

3. *Die Geldanweisungen*[1]) (mandats-poste, vaglia postali). Es gibt hier zwei Modalitäten:
   a. Entweder wird der Post der Auftrag erteilt, die Geldanweisung nach dem gewöhnlichen Lauf der Postverrichtungen an den Adressaten zu bezahlen; in diesem Falle beträgt die Limite der Anweisung 1000 Fr.
   b. Oder die Postanweisung wird auf telegraphischem Wege der Postanstalt zur Ausbezahlung an den Adressaten überwiesen; hier beträgt alsdann das Maximum 500 Fr. (Art. 55 Ziff. 2 T. O.)[2])

Amtliche Geldanweisungen sind bis zum Höchstbetrag von 10,000 Fr. zulässig. (Art. 55 Ziff. 2 T. O.) Die Einzahlung des Geldanweisungsbetrages geschieht nur gegen bar in Verbindung mit einem vom Absender auszustellenden Formular; bei der telegraphischen Geldanweisung erfolgt die Aufgabe mittelst Telegrammformular, aber der Einzahler tritt dabei nicht etwa in ein Vertragsverhältnis mit der Telegraphenverwaltung, er kontrahirt lediglich mit der Post und schuldet auch nur dieser allein das Entgelt für die Ausführung des Vertrages.

---

[1]) Ueber diesen wichtigen postalischen Dienstzweig cf. Lœwi: „Die Post-Anweisung" (Fürth 1892). Tinsch: „Die Postanweisung, zivilrechtlich betrachtet" (Leipzig 1890). Wolff: „Die rechtliche Natur der Postanweisung" (Erlangen 1892). Hellwig, l. c. p. 530—36. Meili, Haftpflicht, l. c. p. 101 ff. Schott, l. c. p. 570 ff. und im allgemeinen über die Zahlungsanweisung p. 1093 ff.

[2]) In Deutschland sind gewöhnliche und telegraphische Geldanweisungen nur bis zum Betrag von 400 Mark zulässig. (§ 19 Ziff. 2 Postordnung.)

Die juristische Natur der Postanweisung ist äusserst kontrovers und die Litteratur über dieses Rechtsinstitut hat denn in der Folge auch einen ganz bedeutenden Umfang angenommen. Dass es sich bei der Postanweisung um einen Posttransportvertrag nicht handeln kann, resultiert aus der Tatsache, dass in Wirklichkeit die eingezahlten Geldstücke gar nicht fortbewegt werden; das Anweisungsformular wird zwar an den Bestimmungsort befördert, das Geld wird aber nur zur Kasse der Aufgabepoststelle vereinnahmt und ein gleicher Betrag dem Adressaten aus den Mitteln der Bestimmungspoststelle ausbezahlt. Die Postverwaltung erwirbt demnach Eigentum an den eingelieferten Geldstücken, sie obligirt sich nur zur Auszahlung des Geldes eadem qualitate et quantitate.

Getreu seiner Annahme einer gesetzlichen Obligation erklärt Schott die Postanweisung als *ein der Zahlungsanweisung analoges*, jedoch *auf Gesetz beruhendes Rechtsverhältnis*. Diese Konstruktion steht und fällt mit der bereits am Anfang unserer Darstellung verworfenen Grundauffassung Schotts, dass es sich bei den postalischen Geschäften um die Erfüllung einer gesetzlichen Obligation handle.[1]) Meili spricht bei der Postanweisung von einer **Assignation**;[2]) der Absender sei der Assignant, der Adressat der Assignatar und die Postanstalt der Assignat. Es ist nun allerdings richtig, dass die Unterstellung der Postanweisung unter die Vertragsfigur der Assignation schon durch die allgemeine Bezeichnung nahe gelegt wird. Das Charakteristische der modernen Anweisung ist die Tatsache, dass der Assignatar die Zahlung auf eigenen Namen erhebt und dass deswegen ein doppeltes Vertragsverhältnis dieser Rechtsfigur zu Grunde liegt. Die Assignation ist die Kombination eines vom Assignanten dem Assignatar

[1]) Schott, l. c. p. 570.
[2]) Meili, Vorlesungen über Postrecht (1899).

gegebenen Einkassirungs-Mandates und eines vom Assignanten dem Assignaten gegebenen Zahlungsmandates. Auf das Postanweisungsgeschäft angewendet liegt das Inkassomandat in der Aufforderung des Absenders an den Adressaten (durch das letzterem zugestellte Geldanweisungsformular), das Geld bei der Bestimmungspoststelle zu erheben und das Zahlungsmandat in dem Auftrag des Absenders an die Post zur Zahlung an den Adressaten. Wenn wir nun aber die rechtliche Basis des Zahlungsmandates bei der Assignation und bei der Postanweisung untersuchen, so ergiebt sich ein prinzipieller Unterschied. Bei der Assignation wird die Verpflichtung des Assignaten zur Erfüllung des Auftrags ausschliesslich durch die Annahme des letztern begründet, m. a. W. die Assignation ist ein reiner *Konsensualvertrag*, ihr Entstehungselement ist nur die Erteilung und Acceptation des Zahlungsmandates. Anders bei der Postverwaltung; hier genügt für die Begründung des Rechtsverhältnisses zwischen Post und Absender keineswegs die blosse Willensübereinstimmung, die Verpflichtung der Post zur Zahlung an den Adressaten beruht vielmehr auf der Einzahlung durch den Absender; vor der erfolgten *Einzahlung* besteht überhaupt keine Verbindlichkeit der Post; wesentliches Entstehungselement ist also die Einzahlung, daher ist die Postanweisung kein Konsensual- sondern ein **Realvertrag.**[1])

Nach Lœwi handelt es sich um eine *locatio conductio irregularis;* in Wirklichkeit kommt aber bei der Geldanweisung gar kein Transport vor, die *locatio conductio irregularis* setzt dagegen voraus, dass vertretbare Objekte entweder zur Verarbeitung, oder was hier in Betracht fällt, zum Transport übergeben werden.[2]) Lœwi stützt sich bei seiner Beweisführung auf den Wortlaut von § 16 (jetzt § 19) der deutschen Postordnung, der von einer

[1]) Cf. die durchschlagenden Argumente bei Tinsch, l. c. p. 9—17.

[2]) Dieser Ansicht hat sich auch Dernburg: „Pandekten" (5. A. 1897) Bd. II, § 113, Note 8 angeschlossen.

„Uebermittlung der Geldbeträge“ spricht; dieser Ausdruck, meint der Autor, spreche jedenfalls ebenso für die Annahme eines Transportvertrages als der Ausdruck „Postanweisung“ für das Vorliegen einer Anweisung. Er führt sodann aus, dass die Post ursprünglich die Geldsendungen ebenso wie andere Waren wirklich transportiert hätte; wenn es sich nun auch heute um die Fortschaffung des Geldes als einer res individua in der Hauptsache nicht mehr handeln könne, so genüge dieser Umstand doch noch nicht, um die Annahme eines Transportgeschäftes als Grundlage des Postanweisungsvertrages auszuschliessen.[1]) Abgesehen davon, dass der Wortlaut der deutschen Postordnung von geringem Belang für die rechtliche Charakterisirung des vorliegenden Vertrages ist, kann es doch nicht angehen, dem Geldanweisungs-Vertrag ein Transportverhältnis zu Grunde zu legen, angesichts der Tatsache, dass von der Beförderung von Geldstücken keine Spur ist.[2])

Cohn fasst die Postanweisung als *irreguläre Depositenschuld* auf;[3]) zum Begriff des depositum irregulare gehört aber doch die Rückgabe der Sache in gleicher Art und Güte (eadem qualitate et quantitate) an den Deponenten: von einer solchen Verpflichtung kann aber bei der postalischen Geldanweisung keine Rede sein. Neuerdings hat Hellwig versucht, die Ansicht Cohns zu verteidigen, indem er ausführt, dass sich der Postanweisungsvertrag vom irregulären Verwahrungsvertrag, wie auch von dem mit letzterem verwandten Darlehen, nur durch die Zwecke, welche die Parteien mit dem Geschäft verfolgen, unterscheide. Er ist der Ansicht, dass die Unentgeltlichkeit des depositum jetzt nicht mehr als Argument gegen die Unterstellung der Postanweisung unter jenes Rechtsgebilde

[1]) Lœwi, l. c. p. 13.

[2]) Cf. auch Schott, l. c. p. 570, und Mittelstein, p. 88/89.

[3]) Cohn: „Die Zahlungs-Geschäfte“, Endemanns Handbuch, Bd. III, p. 1088.

benützt werden könne (B. G. B. §§ 688/90). Es sei auch unerfindlich, wie man gegen das Vorliegen eines depositum habe anführen können, dass bei ihm die Rückgabe an den Deponenten wesentlich sei; das Gegenteil werde schon bewiesen durch die l. 26 pr. D. XVI, 3; l. 77 D. 30 und c. 8, C. III, 42.[1]) Die Begründung Hellwigs scheint mir nicht überzeugend zu sein; den von ihm angeführten Stellen halte ich die l. 31 D. XIX, 2 l. 24; l. 29 D. XVI, 3 gegenüber, die ausdrücklich von einer Rückgabe sprechen; dies wird auch betont von *Windscheid:* „Lehrbuch der Pandekten" (7. A. 1891), II. Bd. § 379.[2])

Verfolgt man die Verhältnisse, so wie sie sich in Wirklichkeit bei der Aufgabe einer Geldanweisung abspielen, so kommt man zur Annahme von zwei verschiedenen, mit einander verbundenen Rechtsgeschäften:

a. Die Post übernimmt einmal den Transport des Postanweisungsformulars, resp. die Uebermittlung des Telegramms an den Adressaten; hier handelt es sich also, wie bei allen übrigen Sendungen, um einen **Posttransportvertrag.** Es mag auf den ersten Blick auffallen, dass wir nun hier im Transport des Formulars einen besondern Transportvertrag erblicken, während wir doch beim Einzugsmandat die Zustellung des Formulars an den Adressaten lediglich als Begleiterscheinung eines besondern Vertrages aufgefasst haben. Die Sache liegt hier ganz anders und erinnert teilweise an das Verhältnis von Nachnahmesendung und Nachnahmebetrag. Auch das Geldanweisungsformular dient einer doppelten Funktion; es repräsentiert einerseits die Anzeige an den Adressaten, einen bestimmten Geldbetrag bei der Bestimmungspoststelle zu erheben, andrerseits kann es als Mittel benutzt werden, um dem Adressaten gewöhnliche Mitteilungen,

[1]) Hellwig, l. c. p. 532, Note 74.

[2]) Dieses Requisit verlangt auch Niemeyer: „Depositum irregulare" (1889), p. 30 ff.

die keinen Bezug auf die Anweisung haben, zukommen zu lassen. (Art. $57,_1$ und $65,_4$ T. O.)

b. In der Uebermittlung des vom Absender an die Post eingezahlten Geldanweisungsbetrages liegt ein *eigenartiger Realvertrag*, in dem Sinne wie wir ihn bereits oben angedeutet haben. Dieser unbenannte Realkontrakt ist als ein contractus sui generis in Anlehnung an den Posttransportvertrag wohl am besten als **Postanweisungsvertrag** zu bezeichnen.[1])

Subjekte des erstern Vertrages sind Absender und Postverwaltung; Subjekte des letztern Absender, Empfänger und Postanstalt; Inhalt des erstern ist die Bewirkung eines Transportes; Gegenstand des letztern Bewirkung einer Zahlung an den Adressaten.

Eine besondere Norm statuiert Art. 31 P. G. (T. O. Art. $61,_3$) für den Fall, dass die Bestimmungspostst elle augenblicklich in Zahlungsverlegenheit ist;[2]) in diesem Fall ist ihr nämlich für die Auszahlung des Geldanweisungsbetrages ein Spatium bis auf 5 Tage gestattet. Durch diese Bestimmung wird, wie wir weiter unten sehen werden, die Haftpflicht der Postverwaltungen für Verspätungen wieder illusorisch gemacht.

4. *Der Postdebit.*[3]) (T. O. Art. 35).

Die Post macht bei dem Institut des sogen. Postdebits gegen eine bestimmte Gebühr den Vermittler zwischen den Herausgebern von Zeitungen, Zeitschriften und andern periodisch erscheinenden Blättern und dem Publikum. Die Poststellen, die sich mit der Debitierung befassen, erheben von den Abonnenten gegen eine Gebühr von 10 Rappen den Abonnementspreis und besorgen sodann die Ver-

[1]) Tinsch, l. c. p. 19/20; Mittelstein, p. 91; Schmidt: „Postanweisungen", p. 93/94, und Dambach, l. c. p. 66.

[2]) Aehnlich die deutsche Postordnung § 19, Ziff. 9.

[3]) Cf. Mittelstein, l. c. p. 130—136; Löning: „Verwaltungsrecht" p. 606. Schott: l. c. p. 567—569. Muggli: l. c. p. 19. Débiter bedeutet eigentlich: vendre en détail ou fréquemment.

rechnung mit dem Verleger. Die Zustellung der Blätter an die Abonnenten erfolgt nicht unter Privatadresse; jedem Distributionsbureau wird die der Verlagsanstalt mitgeteilte Zahl von Exemplaren gewöhnlich direkt per Bahnpost zugesandt; die Transportgebühr für die postalische Zustellung wird auch nicht durch Frankomarken gedeckt, sondern vom Verleger auf dem Wege der Abrechnung erhoben.

Auch die Natur dieses postalischen Rechtsgeschäftes ist sehr streitig. Man hat früher das Rechtsverhältnis, in welches die Post durch die Ausübung des Zeitungsdebits mit der Verlagsanstalt tritt, als einen *Kaufvertrag* qualifiziert, so auch neuerdings wieder Cosack,[1]) der auf Seite der Post vom *Kauf einer zukünftigen Sache* spricht. Diese Ansicht ist ganz unhaltbar; die Post will doch nicht die beim Verleger bestellten Exemplare eigentümlich erwerben und dann wieder an die Abonnenten verkaufen, sie will überhaupt keinen selbständigen Zeitungshandel betreiben. Das Wesen des Zeitungsdebits besteht vielmehr darin, den ganzen Zeitungsverkehr auf die zweckmässigste Weise zu regulieren und die Vermittlung des Absatzes der Zeitungen an das Publikum zu bewirken.[2])

Heute wird fast allgemein die Konstruktion, wie sie durch einen Entscheid des Reichsoberhandelsgerichtes vom 15. Juni 1877 formuliert wurde, als zutreffend anerkannt. Darnach muss man genau zwei Rechtsverhältnisse auseinander halten:

1. den Vertrag, welchen der Zeitungsabonnent bei der Bestellung des Blattes mit der Postanstalt eingeht; hier liege ein **Mandat** vor dahin gehend, dass die Post zwischen Verlagsanstalt und Abonnent einen Lieferungskauf vermittle;

[1]) Cosack, l. c. p. 503.

[2]) Meili, Haftpflicht, p. 103.

[3]) Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichtes, Bd. XXIII, p. 12 ff.

2. den Vertrag zwischen Post und Verleger; dieses Verhältnis charakterisiere sich als **Frachtobligation**, indem die Post die Verpflichtung übernehme, gegen Entrichtung einer Transportgebühr die von der Verlagsanstalt herausgegebene Zeitung an den Abonnenten zu bestellen.

Die Existenz eines doppelten Vertragsverhältnisses beim Zeitungsdebit kann heute kaum in Frage gestellt werden;[1]) dagegen scheint mir die Annahme einer Frachtobligation zwischen Post und Verlagsanstalt nicht ganz zutreffend zu sein, ich glaube, es liesse sich hier eher von einem **Dienstvertrage** (locatio conductio operarum) reden. Der Begriff des Frachtvertrages, (hier des Posttransportvertrages) der sich von dem allgemeinen Begriff der locatio conductio operis losgelöst hat, ist nur dann gegeben, wenn der conductor (Unternehmer, Frachtführer) zur Herbeiführung eines bestimmten Erfolges verpflichtet und die merces (Endgelt, Frachtlohn) nur bei Erreichung desselben geschuldet wird. Ein Dienstverhältnis im Sinne der locatio conductio operarum liegt überall dann vor, wenn schon die Entfaltung einer Tätigkeit, also der ordnungsmässige Versuch, jenen Erfolg herbeizuführen, genügt und bereits für diesen Versuch die merces entrichtet werden muss.[2]) Das Gesagte deutet m. E. darauf hin, dass das Verhältnis zwischen Post und Verlagsanstalt als Dienstvertrag zu beurteilen ist; nach der Transportordnung ist die letztere zur Zahlung der vereinbarten Taxe auch dann verpflichtet, wenn die der Post abgelieferten Zeitungsexemplare nicht in die Hände der Abonnenten gelangen.

Nach *Löning* erfolgt der Postdebit sogar auf Grund von drei Verträgen; neben dem Mandat und einem Frachtvertrag erwähnt dieser Autor noch ein besonderes Kaufsgeschäft, das zwischen Verleger und Abonnent vereinbart werde. Dieser Auffassung gegenüber ist nur zu betonen,

---

[1]) Cf. Meili, Recht der Verkehrsanstalten, p. 95.

[2]) Cf. darüber Thalberg: „Der Dienstvertrag nach schweizerischem Obligationenrecht" (1899) p. 50 ff.

dass der Abschluss des Kaufvertrages ja gerade den Inhalt des der Post erteilten Mandates repräsentiert.[1])

5. *Das Zustellungsgeschäft.*[2]) (T. O. Art. 38/39).

Zum Geschäftskreis der schweizerischen Postverwaltung gehört nach Art. 1 litt. d. P. G. auch die Bestellung von gerichtlichen und Betreibungs-Akten aller Art. (Vorladungen, Kundmachungen, Betreibungsvorkehren etc.)

1. Die Bestellung der gerichtlichen Akte erfolgt nach den für die Uebergabe rekommandierter Briefpostgegenstände aufgestellten Vorschriften. Die Akte müssen in zwei gleichlautenden Doppeln aufgegeben werden; das eine wird dem Adressaten zugestellt und das andere mit der Erklärung über die erfolgte Bestellung, oder vorkommendenfalls, mit dem aus irgend einem Grunde unbestellbar gewordenen Akte zurückgesandt. Dem Adressaten oder seinem Bevollmächtigten darf der Akt nur gegen Unterzeichnung des an den Absender zurückzusendenden Doppels ausgehändigt werden. Nach dem Gesagten liegt der Bestellung gerichtlicher Akte ein *modifizierter Posttransportvertrag* zu Grunde; die Post übernimmt die Beförderung der beiden Doppel an den Adressaten und nach erhaltener Bescheinigung die Rücksendung des einen Exemplares an den Absender. Denselben Vorgang treffen wir wieder beim Transport der rekommandierten Sendungen durch die Post. Wie bei den gerichtlichen Akten die Unterzeichnung, so erfüllt bei den rekommandierten Sendungen die Empfangsbescheinigung den Zweck, dem Absender eine gewisse Garantie und die Möglichkeit des Beweises zu bieten, dass der Adressat wirklich und zu einer bestimmten Zeit in den Besitz der Sendung gelangt sei.[3]) Die Rücksendung des einen Doppels an den Absender versieht die Funktion, die sonst der Rückschein (T. O. Art.

[1]) So auch Dambach, l. c. p. 32—33.
[2]) Schott, l. c. p. 567; Meili, Haftpflicht, p. 104/105.
[3]) Muggli, l. c. p. 22.

12) zu besorgen hat. Dass es sich bei der Zustellung gerichtlicher Akte neben dem Posttransportvertrag nicht noch um ein besonderes Mandatsverhältnis handeln kann, geht daraus hervor, dass sich die Post neben der Bestellung des Aktes an den Adressaten in keiner Weise mit Erklärungen befasst, die der Adressat in Bezug auf einen ihm zugestellten Akt zu geben in der Lage wäre.

2. Bei der Zustellung der Zahlungsbefehle und Konkursandrohungen, die wie gewöhnliche Briefe befördert werden, hat der Absender der Post ebenfalls zwei Doppel zu übergeben. Gegen eine feste Taxe von 20 Rappen besorgt hier die Post die Beförderung an den Bestimmungsort, die Zustellung an den Adressaten, die Zustellungsbescheinigung, ferner bei Zahlungsbefehlen die Entgegennahme eines eventuellen Rechtsvorschlages und die Rücksendung des Doppels des Zahlungsbefehles und der Konkursandrohung an das absendende Betreibungsamt. Der Briefträger bringt eigenhändig auf beiden Doppeln die Zustellungsbescheinigung, das Datum der Zustellung, die genaue Bezeichnung der Person, an welche die Zustellung erfolgte und seine Unterschrift an. Zur Entgegennahme des Rechtsvorschlages ist der Briefträger nur verpflichtet, sofern sich der Schuldner hiezu unmittelbar bei der Zustellung entschliesst. (T. O. Art. 39 Ziff. 1 bis 3 und 6 bis 8). Das Bundesgesetz über Schuldbetreibung und Konkurs erteilt sodann den Postbeamten die nähern Weisungen darüber, an was für Personen die Betreibungsurkunden zu bestellen sind, wenn der Schuldner selbst weder in seiner Wohnung, noch an dem Orte, wo er seinen Beruf auszuüben pflegt, getroffen wird. (Art. 64 und 65 des zitierten Gesetzes).

Den Verpflichtungen, welche die Post bei der Besorgung von Betreibungsurkunden an den Schuldner übernimmt, liegen richtigerweise zwei verschiedene Rechtsverhältnisse zu Grunde. Es handelt sich um einen *Posttransportvertrag* und um ein mit demselben eng ver-

bundenes *Mandat.* Durch das letztere Vertragsverhältnis werden dem Postbeamten, der am Bestimmungsort die Zustellung zu besorgen hat, die oben erwähnten Verpflichtungen (Anbringung der Empfangsbescheinigung, Entgegennahme eines event. Rechtsvorschlages u. s. w.) überbunden. Wir werden allerdings später noch sehen, dass es die Postverwaltung rundweg ablehnt, diejenige Garantieverbindlichkeit zu übernehmen, die ihr nach ius commune mit Bezug auf das Mandats-Verhältnis obliegen würde.

3. Abschnitt.

Die allgemeinen Rechtspflichten der Post und des Absenders.

I. Die Perfektion des Posttransportvertrages.

Wir haben bereits darauf hingewiesen, dass die Post, indem sie Sendungen (Briefe, Karten, Pakete u. s. w.) zur Beförderung annimmt, mit dem Absender in ein Vertragsverhältnis tritt. Als Absender ist dabei derjenige anzusehen, der den Willen hat, mit der Postverwaltung zu kontrahieren; gleichgültig ist dabei, ob der Vertrag durch den Absender persönlich geschlossen werde, oder ob sich derselbe eines Stellvertreters oder Boten bediene; entscheidend allein ist der erkennbare Wille, mit der Post zu stipuliren.

Der Vertragsschluss erfolgt durch die Einlieferung oder *Aufgabe der Sendung;* Art. 7 T. O. enthält die näheren, für die Aufgabe zu beachtenden Vorschriften; darnach sind alle einzuschreibenden Sendungen am Postschalter aufzugeben, die gewöhnlichen Briefpostgegenstände können dagegen einfach in die Briefkasten gelegt werden, sofern wenigstens ihre Beschaffenheit oder die grosse Zahl nicht die Einlieferung am Schalter notwendig macht. Mit Bezug auf die Briefpostgegenstände ist demnach der Posttransportvertrag schon dann perfekt, sobald eine Sendung dieser Art in den Briefeinwurf geschoben worden ist. Natürlich kommen die vertraglichen Wirkungen gegenüber dem Absender nur dann mit Erfolg zum Durchbruch, wenn derselbe eine handlungsfähige Person ist, denn nur eine solche kann überhaupt Handlungen mit

rechtlicher Wirkung vornehmen; ist also ein Kind oder ein Wahnsinniger Absender, so haben wir es immer nur mit einem tatsächlichen Verhältnis zu tun.[1])

In Deutschland sind die Landbriefträger dazu legitimiert, auf ihren Bestellgängen gewöhnliche oder einzuschreibende Briefe, Postkarten, Briefe mit Zustellungsurkunde, Drucksachen, Warenproben, Postanweisungen, valorirte und Nachnahme-Sendungen zur Ablieferung an die Postanstalt oder zur Besorgung unterwegs in Empfang zu nehmen. Zu diesem Zweck führen die Landbriefträger ein Annahmebuch, in welches sie die von ihnen angenommenen Wert- und Einschreibesendungen, Pakete und Nachnahmesendungen eintragen oder vom Absender eintragen lassen. Die Erteilung des Einlieferungsscheines (bei uns Postempfangsschein genannt[2]) erfolgt aber erst durch die Aufgabepoststelle. In allen diesen Fällen kommt der Vertragsabschluss bereits mit der Uebergabe der erwähnten Sendungen an den Briefträger zu Stande; die Haftpflicht beginnt daher hier schon im Momente der Empfangnahme der Sendungen durch den betreffenden Postbeamten.[3])

In der Schweiz kennen wir eine derartige Legitimation von Seite der Postverwaltung an die Briefträger nicht; werden dennoch diesen letztern für den Posttransport bestimmte Sendungen zur Aufgabe eingehändigt, so wird der Transportvertrag in Wirklichkeit doch erst mit der eigentlichen Aufgabe am Schalter perfekt; zwischen Absender und Briefträger besteht in diesem Falle ein blosses Mandatsverhältnis, das die Postverwaltung weiter nicht berührt.

Aus dem Gesagten ergibt sich, dass die Postanstalten in der Mehrzahl der Fälle mit ihrem Gegenkontrahenten, dem Absender oder dessen Stellvertreter, in gar keine

[1]) Wir haben diese Frage schon oben p. 87 diskutiert.
[2]) Ueber die Natur der Postempfangsscheine vide unten.
[3]) Deutsche Postordnung, § 29, Ziff. II—IV.

Berührung kommen und den Namen des letztern höchstens aus der aufgegebenen Sendung selbst erfahren. Die Post hat aber in der Regel auch kein rechtliches Interesse daran, den Absender zu kennen; dies trifft wenigstens zu bei der ordnungsgemässen Ausführung des von der Postverwaltung mit ihrem Kontrahenten vereinbarten Rechtsgeschäftes. Immerhin sind im postalischen Dienstbetrieb diejenigen Fälle nicht selten, mit Bezug auf welche der Absender verpflichtet wird, seinen Namen beim Vertragsabschluss der Postanstalt mitzuteilen. So muss nach Art. 47, 1 T. O. Name oder Firma des Absenders auf der Adresse von Nachnahmesendungen angegeben werden; in gleicher Weise hat sich der Aufgeber eines Einzugsmandates und ebenso derjenige einer rekommandierten Sendung, wenn er einen Rückschein verlangt, namhaft zu machen (T. O. Art. 12 u. 67). Bei den Geldanweisungen steht es im Belieben des Adressaten, seinen Namen auf den Coupon der Anweisung oder dann in das Einzahlungsregister zu schreiben.[1]) Die angeführten Beispiele zeigen deutlich, weshalb die Postverwaltung in derartigen Fällen den Absender kennen will, nur dadurch ist ihr überhaupt die Möglichkeit an die Hand gegeben, allen, aus dem eingegangenen Vertragsverhältnis entspringenden Pflichten Genüge zu tun.

II. Die Aufgabe der Postsendungen im besondern.

Das Postregalgesetz und in näherer Ausführung dazu die Transportordnung[2]) erwähnen gewisse Gegenstände, die von der Post überhaupt nicht transportiert werden dürfen und sodann solche, bezüglich welcher es der Postverwaltung freisteht, den Transport zu übernehmen oder abzulehnen (bedingt zugelassene Gegenstände). Gänzlich

[1]) T. O. Art. 57; Mittelstein, l. c. p. 53 ff.
[2]) P. G. Art. 10 und 11; T. O. Art. 43 und 44.

ausgeschlossen vom Transport durch die Post sind Gegenstände, deren Beförderung mit Gefahr verbunden ist, dahin werden insbesondere alle durch Druck, Reibung, Luftzudrang oder sonst wie leicht entzündlichen Sachen, sowie ätzende Flüssigkeiten gerechnet. Für diese Objekte wird ein Aufgabeverbot statuiert und die Uebertretung desselben als Postregalsverletzung bestraft. Im weitern sind von der postalischen Beförderung unbedingt ausgeschlossen die sogen. sperrigen Sendungen (Bäume, Sträucher, grössere Gerätschaften u. s. w.), welche das Mass von 2 m in einer Richtung überschreiten, und endlich grössere lebende Tiere (hiezu werden alle Hunde gerechnet). Die Aufgabe dieser Objekte ist jedoch nicht unter Strafe gestellt. Wer mit Verschweigung des Inhaltes Sendungen, die zu den eben erwähnten Arten gehören, bei einer Poststelle aufgibt, haftet für jeden aus der Beförderung derselben entstehenden Schaden; die Postanstalten sind aber auch befugt, in Fällen des Verdachtes, dass derartige Gegenstände zum Transport aufgegeben werden, vom Absender die Angabe des Inhaltes der Sendung zu verlangen; im Falle der Angabeverweigerung steht es der Postanstalt frei, den Transport der verdächtigen Sendung einfach abzulehnen.

Art. 44 T. O. spezifiziert sodann diejenigen Objekte, die nur unter gewissen Bedingungen von der Post befördert werden; die Postverwaltung hat das Recht, den Transport derartiger Objekte abzulehnen, wenn sich der Absender nicht schriftlich verpflichtet, die Haftpflicht für jede Gefahr, die durch diesen Transport andern Sendungen erwächst, übernehmen zu wollen (Art. 44, Ziff. 6 T. O.). An dieser Stelle haben wir es nun mit einem Posttransportvertrag zu tun, der erst mit der Unterschrift des Absenders auf dem Garantieschein perfekt wird.

Nach Art. 12 P. G. ist die Postverwaltung auch berechtigt, den Transport offener Sendungen von Lotterieanzeigen abzulehnen, sofern wenigstens letztere nicht

Verlosungen betreffen, die von einer kompetenten schweizerischen Behörde bewilligt sind. In Vollziehung dieser Gesetzesvorschrift verlangte früher die Postverwaltung von den Aufgebern offener Sendungen mit Lotterieanzeigen den Nachweis, dass die betreffenden Verlosungen bewilligt seien, und sie vertrat hierbei den Standpunkt, dass jede Kantonsbehörde nur für ihr eigenes Kantonsgebiet Bewilligungen für Verlosungen erteilen könne. Das eidg. Justiz- und Polizeidepartement hat nun aber im Jahr 1899 bei einem hierauf bezüglichen Anstande erklärt, dass es genüge, wenn eine Verlosung durch eine zuständige schweizerische Behörde bewilligt und dass es also für die Versendung offener Lotterieanzeigen in der ganzen Schweiz nicht notwendig sei, dass die Verlosung durch die Kantonsbehörde jedes einzelnen Kantons bewilligt werde.[1])

Endlich ist der Transport von Sendungen durch die Post ganz allgemein ausgeschlossen, wenn dieselben äusserlich Zeichen oder Bemerkungen injuriösen oder unsittlichen Inhalts tragen, oder wenn wahrgenommen wird, dass Postkarten, Drucksachen und Warenmuster inhaltlich denselben Charakter zeigen. (T. O. Art. 5 Ziff. 1).

Wir haben schon in anderem Zusammenhang[2]) ausgeführt, dass Sendungen (z. B. Postkarten), die dem Frankierungszwang unterliegen, nicht transportiert werden dürfen, wenn sie unfrankiert aufgegeben werden.

Art. 4 und 6 T. O. enthalten sodann die näheren Vorschriften über Adressierung und Verpackung. Mit Ausnahme der abonnierten Zeitungen müssen alle der Post aufgegebenen Sendungen mit einer Adresse versehen sein, die den Bestimmungsort und den Empfänger so genau bezeichnet, dass jeder Ungewissheit vorgebeugt wird; nur bei den gewöhnlichen poste-restante adressierten Briefpostsendungen ist statt des Namens des Empfängers eine Angabe in Ziffern oder Buchstaben zulässig. Ueber die

[1]) B. E. 1900, Bd. II, p. 330.

[2]) Vide oben p. 92.

weitern Spezialvorschriften, die, je nach dem sie auf Brief- oder Fahrpostsendungen, den postalischen Geldverkehr oder den Reisenden-Transport Bezug haben, einen besondern Charakter tragen, verweisen wir auf die einschlägigen Bestimmungen der Posttransportordnung und der Dienstinstruktionen.

Nur wenn die sämtlichen Voraussetzungen erfüllt sind, welche die Post für ein einzelnes Vertragsverhältnis, das der Absender mit ihr eingehen will, vorschreibt, darf die Aufgabepoststelle die Annahme der Sendung und damit den Vertragsschluss nicht verweigern. Es ist nun aber einleuchtend, dass dem korrespondierenden Publikum die Kenntnis aller Detailbestimmungen, wie sie die Post für die Einlieferung der Sendungen vorschreibt, schlechterdings nicht zugemutet werden darf, vielmehr ist es Pflicht der Postbeamten, durch mündliche Aufklärung über die einschlägigen Posttransport-Vorschriften dem Absender die ordnungsmässige Aufgabe der Sendungen zu ermöglichen und zu erleichtern. In dieser Beziehung ist hinzuweisen auf Art. 57 Ziff. 3 T. O., darnach sind die Poststellen verpflichtet, Geldanweisungsformulare unentgeltlich auszufüllen, wenn der Aufgeber des Schreibens unkundig, oder sonst unbehülflich ist. Wenn einmal eine Sendung von einer Poststelle vorbehaltlos angenommen worden ist, so wird damit nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen auch die Präsumption der ordnungs- oder vorschriftsmässigen Einlieferung geschaffen; ist es doch die Postverwaltung, welche einseitig die Bedingungen vorschreibt, unter denen der Transport besorgt wird. Viel eher als das mit der Post verkehrende Publikum sind die Beamten und Angestellten der Postanstalten in der Lage zu entscheiden, ob im konkreten Falle die vom Absender aufgegebene Sendung ordnungsmässig eingeliefert worden sei oder nicht. Sollte die Aufgabe irgend einer Sendung nach der Ansicht desjenigen, der am Schalter die einzuliefernden Objekte in Empfang nimmt, in vorschrifts-

widriger Weise versucht werden, so hat er es in der Hand, durch Refüsierung des Gegenstandes den Absender zu einer ordnungsmässigen Aufgabe zu veranlassen. Natürlich muss der Postverwaltung der Beweis dafür offen gelassen werden, dass sie trotz aller Sorgfalt gewisse Mängel nicht habe entdecken können; wir haben auch schon ausgeführt, dass der Absender für alle diejenigen Fälle einzustehen hat, in Bezug auf welche durch die Aufgabe seiner eigenen Sendung andere während des Transportes beschädigt werden; der Postbeamte ist eben nur in den seltensten Fällen in der Lage, eine Kontrolle über den Inhalt einer eingelieferten Sendung auszuüben. Zutreffend ist in dieser Beziehung Art. 6_2 T. O., mit Meili [1]) halte ich dafür, dass aus der Fassung dieses Artikels selbst hervorgehe, dass die Post den Beweis für die ungenügende Verpackung zu leisten habe. Die Vorschrift von Art. 6_2 T. O. hat folgenden Wortlaut:

> „Der Absender hat alle Nachteile und Kosten zu tragen, welche aus solchen Mängeln in der Verpackung entstehen, die bei der Aufgabe nicht sichtbar waren, sowie auch für Beschädigungen, welche durch von ihm aufgebene Gegegenstände andern Postsendungen zugefügt werden."

Das deutsche Postgesetz spricht in § 6 von einer Ersatzverbindlichkeit im Falle reglementsmässig erfolgter Einlieferung der Postsendungen. Nach der übereinstimmenden Ansicht Dambachs [2]) und Mittelsteins muss man bezüglich der Beweislast, ob die Einlieferung postordnungs-

---

[1]) Diese Meinung vertritt auch von Linde, l. c. mit Bezug auf den revidierten deutsch-österreichischen Postvereinsvertrag von 1850 (p. 107—108). Er sagt: „Nach diesen Bestimmungen ist auch anzunehmen, dass durch die Aufnahme der Sachen, von Seiten der dazu bestellten Postbediensteten, die äussere Beschaffenheit der Postsendung als vorschriftsmässig eingerichtet betrachtet werden muss. Meili, Haftpflicht p. 37—38.

[2]) Dambach, l. c. p. 52/53, auch Wirsing, l. c. p. 45—51.

mässig erfolgt sei oder nicht, die äussere und innere Beschaffenheit der Sendung auseinanderhalten. Wenn die Post die Sendung unbeanstandet zum Transport angenommen habe, so spreche die Vermutung dafür, dass die äussere Beschaffenheit postordnungsmässig gewesen sei, da der Beamte die Sendung sonst nicht hätte annehmen dürfen. Wenn also die Postverwaltung trotz der unbeanstandeten Annahme behaupten wolle, dass die Sendung äusserlich postordnungswidrig gewesen sei, so müsse sie ihrerseits den Beweis hierfür erbringen. Dagegen sei der Umstand, dass die Post die Sendung zum Transport angenommen habe, kein Beweis dafür, dass die Sendung auch innerlich postordnungsmässig gewesen, denn der annehmende Postbeamte könne zwar die äussere Umhüllung und Aufschrift der Sendung prüfen, er könne aber nicht feststellen, ob auch der Inhalt der Sendung den Bestimmungen der Postordnung entspreche. Den Beweis, dass die Sendung auch innerlich postordnungsmässig gewesen sei, müsse daher der Absender führen.[1])

Sind nun einmal die durch Gesetz oder Verordnung fixierten Vorschriften für die Einlieferung der Postsendungen vom Aufgeber befolgt, so ist die Postverwaltung nicht mehr befugt, den Abschluss irgend eines, in ihren Dienstkreis fallenden Geschäftes zu verweigern, denn die Person des Gegenkontrahenten ist, wie wir oben ausgeführt haben, für die Post rechtlich ohne Belang. Verletzt die Post in ihrer Eigenschaft als öffentliche Transportanstalt die Rechte des Absenders in der Weise, dass sie sich weigert, mit letzterem zu kontrahieren, so hat der Benachteiligte gegenüber der Postverwaltung Anspruch auf Schadenersatz.

[1]) Mittelstein, l. c. p. 44/45.

III. Die Bestellung der Postsendungen.[1])

Prinzipiell ist davon auszugehen, dass die Post nach Beendigung des Transportes der Sendung an den Destinationsort ihre Verpflichtungen aus dem mit dem Absender vereinbarten Posttransportvertrag erfüllt hat; nur für diese Dienstleistung muss der Postverwaltung der Frachtlohn oder das Porto entrichtet werden, dies ergibt sich zweifellos aus Art. 17, $_2$ T. O.[2]) Soll die Sendung vom Bestellpersonal in die Wohnung des Adressaten gebracht werden, so ist für diese Mehrarbeit der Post eine besondere Vergütung, die *Bestellgebühr*, zu zahlen. Die Transportordnung bestimmt nun aber, dass diejenigen Brief- und Fahrpoststücke, die das Gewicht von 5 kg. nicht überschreiten, sowie Geldanweisungs-Beträge, Einzugsmandate u. s. w. ohne eine besondere Gebühr dem Adressaten oder dessen bevollmächtigtem Stellvertreter eingehändigt werden. Die besondere Bestellgebühr ist entweder vom Absender im voraus zu bezahlen oder dann wird sie vom Zustellungsbeamten nach Ausführung der Bestellung beim Adressaten erhoben. Die Postverwaltung hat sich auch das Recht reserviert, bei Sendungen über 5 kg. die Bestellung derselben an den Empfänger abzulehnen, sogar dann, wenn Aufgeber oder Destinatär bereit sein sollten, die Bestellgebühr zu entrichten. Von diesem Recht kann die Bestimmungspoststelle dann Gebrauch machen, wenn die Zustellung mit besondern Schwierigkeiten oder Uebelständen verbunden wäre; in solchen Fällen ist die Poststelle allerdings verpflichtet, den Adressaten von der Ankunft der Sendung portofrei zu avisieren. Diese Vorschrift kann indessen kaum, auch nicht mit Rücksicht auf das unter III. angeführte Prinzip gerechfertigt wer-

[1]) Cf. T. O. Art. 17 ff.; Schott, l. c. p. 547—550; Mittelstein l. c. p. 69 ff.

[2]) Anderer Ansicht ist Meili, Haftpflicht p. 40.

den, und sie ist aus denselben Gründen zu verwerfen wie die Norm des Art. 31 P. G.[1])

Die Bestellung ist entweder eine gewöhnliche oder eine Expressbestellung, doch können Fahrpoststücke über 5 kg. Gewicht nur in der Weise mittelst Expressen bestellt werden, dass der Avis durch dieses Mittel dem Adressaten zugestellt wird. Wenn eine Sendung mit Expressbestellung aufgegeben werden soll, so muss sie auf der Adresse eine dahin lautende Erklärung: „durch Expressen" oder „durch Eilboten" enthalten und der Absender hat eine besondere *Expressbestellgebühr* neben dem Porto bei Aufgabe der Expresssendung zu entrichten. Die Expressbestellung erfolgt in analoger Weise wie die gewöhnliche Bestellung durch Fussboten, nur wird die Expresssendung unmittelbar nach ihrer Ankunft am Destinationsort dem Adressaten zugestellt. (T. O. Art. 18).

Die Aushändigung der Postsendungen hat an den Adressaten oder dessen hiezu bevollmächtigten Stellvertreter zu erfolgen; immerhin sind die Briefträger ermächtigt, die gewöhnlichen Postsendungen, wie Briefe, Postkarten, Drucksachen, Waren-Muster und gewöhnliche Pakete einfach in die Wohnung des Empfängers zu bestellen oder die Briefpostgegenstände, sofern es ihre Beschaffenheit erlaubt, in den vom Adressaten hiefür angebrachten Briefkasten zu werfen; der Briefkasten repräsentirt in dieser Beziehung juristisch einen stummen Boten des Empfängers.[2]) Dem Empfänger steht, wie dies die Rekurskammer des zürcherischen Obergerichtes in einem Entscheide bestätigt hat,[3]) das Recht zu, der Empfangspoststelle rechtsverbindlich mitzuteilen, dass nur bestimmte Personen bevollmächtigt seien, Briefpostsendungen in Empfang zu nehmen, oder dass die-

[1]) Vide oben p. 107.

[2]) Meili, Haftpflicht, p. 44 und derselbe: „Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten" p. 88.

[3]) Handelsrechtliche Entscheidungen, Bd. III, p. 158/59.

selben nur bis auf einen gewissen Betrag quittieren dürfen. Ist aber einmal ein derartiges Abkommen mit einer Poststelle getroffen, so muss es dann auch, wenn sich der Empfänger bei einem event. Anstand darauf berufen will, gegenüber dem Bestellpersonal praktisch strikte beobachtet werden. Im übrigen existieren weder im Postregalgesetz, noch in der Posttransportordnung gesetzliche Normen darüber, an wen eine Postsendung im Falle von Abwesenheit des Adressaten ausgeliefert werden muss,[1]) durch den Ausdruck „Stellvertreter" in Art. 22, Ziff. 7 T. O. will denn auch lediglich auf das ius commune verwiesen werden.[2])

Eine besondere, im Interesse der Empfänger bestehende Art der Bestellung von Briefpost-Sendungen ist diejenige vermittelst Fächer. Im schweizerischen Postdienst werden zwei verschiedene Systeme derselben angewendet:[3])

a. Die *einfachen* oder *gewöhnlichen Fächer;* hier muss der Adressat die für ihn angekommenen Briefpostsendungen am Schalter in Empfang nehmen; er hat also nicht selbst Zutritt zu dem für ihn bestimmten Fache; die Sendungen werden ihm vielmehr aus demselben durch einen Postangestellten ausgeliefert.

b. Die *Schlossfächer* oder Fächer nach amerikanischem System. Bei dieser Art verfügt der Inhaber direkt über das ihm eingeräumte Fach; er entnimmt diesem selbst mit Hülfe eines Schlüssels die für ihn eingelegten Postsachen. Der Besitz des Schlüssels zum Schlossfach gilt als Bevollmächtigung zur Empfangnahme der im betreffenden Fache sich befindlichen uneingeschriebenen Briefpostsendungen.

---

[1]) Cf. darüber Meili, Haftpflicht, p. 44.

[2]) Ausführlicher lautet in dieser Beziehung die deutsche Postordnung von 1892 § 40; cf. auch Schott, l. c. p. 548.

[3]) Cf. T. O. Art. 19 und P. T. G. Art. 29. Gad., l. c. p. 26 ff. Posthandbuch für die Schweiz (1899), § 52.

Während bei dem Schlossfachsystem die Empfangspoststelle jeder Prüfung über die Legitimation bei der Entnahme des Fachinhaltes enthoben ist, entsteht nun bezüglich des Systems der gewöhnlichen Fächer die Frage, inwieweit der Postangestellte verpflichtet sei, die Legitimation desjenigen zu prüfen, der sich zur Abholung und Empfangnahme der Postsendungen meldet.

Im Jahre 1860 wurde die eidg. Postverwaltung vom zürcherischen Appellationsgericht zur Zahlung einer Schadensersatzsumme im Betrage von Fr. 700 verurteilt, weil ein Postangestellter, ohne jegliche Prüfung der Legitimation, einem unbekannten jungen Manne die Postscheine aus einem einfachen Postfach ausgehändigt hatte, so dass es letzterem ermöglicht wurde, durch gefälschte Unterschriften auf den Postscheinen zum Nachteil des Klägers Wertpakete im Betrage von Fr. 700 zu erheben.[1])

Die Posttransportordnung enthält keine Bestimmungen darüber, ob die Postbeamten verpflichtet seien, die Legitimation des Abholenden zu prüfen; zweifelsohne sind sie aber berechtigt, eine solche Prüfung vorzunehmen, und ein Postangestellter würde sich einer culpa lata schuldig machen, unterliesse er die Prüfung in Fällen, wo er weiss oder wissen muss, dass der sich zur Empfangnahme Meldende weder der Inhaber des Faches, noch dessen beglaubigter Bevollmächtigter ist.[2]) In dieser Beziehung enthält das deutsche Postgesetz § 48 (Postordnung § 42) eine Bestimmung, die wir als abschreckendes Beispiel im Wortlaute anführen wollen:

„Die Postverwaltung ist für die richtige Bestellung nicht verantwortlich, wenn der Adressat erklärt hat,

[1]) Cf. die Entscheidung in Gwalterts Zeitschrift für zürcher. Rechtspflege, Bd. IX, p. 39—44.

[2]) Cf. über diese Frage Meili, Haftpflicht, p. 42—44; Dambach, l. c. p. 196 — 199; Schott, l. c. p. 551/52; Gad, l. c. p. 31 ff.; Meili: „Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten", p. 88.

die an ihn eingehenden Postsendungen selbst abzuholen oder abholen zu lassen. Auch liegt in diesem Falle der Postanstalt eine Prüfung der Legitimation desjenigen, welcher sich zur Abholung meldet, nicht ob, sofern nicht auf den Antrag des Adressaten zwischen diesem und der Postanstalt ein desfallsiges besonderes Abkommen getroffen worden ist."

Dambach sucht diese, lediglich die Interessen der Postverwaltung berücksichtigende Bestimmung dadurch zu rechtfertigen, dass er betont, es sei ja niemand verpflichtet, seine Sendungen von der Post abholen zu lassen; wer von dem Recht, sich seine Postsachen ins Haus bringen zu lassen, keinen Gebrauch machen wolle, schliesse eben mit der Post einen besonderen Vertrag über die Abholung und da stehe es der Post frei, die Vertragsbedingungen nach eigenem Gutdünken zu normieren. Wer befürchte, dass seine Sendungen von Unberechtigten abgeholt werden könnten, möge keine Abholungserklärung abgeben.[1]) Die von Dambach verteidigte Bestimmung des Reichspostgesetzes ist aus dem preussischen Postgesetz vom Jahr 1852 herübergenommen; im heutigen Verkehrs- und Transportrecht hat sie aber durchaus keine Berechtigung mehr, und die Argumentation Dambachs beruht auf juristischer Scheinheiligkeit. Es geht nicht an, die Postverwaltung von einer Pflicht einseitig zu dispensieren, die im gewöhnlichen Verkehr und nach ius commune jedermann aufgebürdet würde,[2]) um so mehr, als ja die Postverwaltung kaum gezwungen werden könnte, mit jedem Adressaten ein Abkommen dahin zu treffen, dass die Empfangspoststelle die Legitimation des Abholenden prüfen solle. Es ist offenbar ein verfehltes Vorgehen, wenn die Postverwaltung dem mit ihr verkehrenden Publikum Vorteile und Bequemlichkeiten einzuräumen sucht,

[1]) Dambach, l. c. p 197.
[2]) Meili, Haftpflicht p. 42.

die lediglich zu Ungunsten einer sorgfältigen und zuverlässigen Erfüllung der übernommenen vertraglichen Verpflichtungen erhältlich sind.

Nach Art. 19. Ziff. 1 der schweizer. T. O. sind die Inhaber von Fächern verpflichtet, ihre Bevollmächtigten bei der Empfangspoststelle schriftlich zu beglaubigen, für den Fall, dass diese letztern die Postsendungen der betreffenden Adressaten in Empfang nehmen sollen. Man darf demnach umgekehrt von den Postangestellten auch verlangen, dass sie bei der Aushändigung der Postsachen prüfen, ob der zur Empfangnahme sich Meldende wirklich der Adressat oder dessen Bevollmächtigter sei. Mit Bezug auf die Schlossfächer ist die Sache sehr einfach, denn wie wir bereits ausgeführt haben, ist gesetzlich fixiert, dass der Inhaber des Schlüssels zum Schlossfach ohne weiteres zur Empfangnahme der im Fache sich vorfindenden Sendungen legitimiert sei. Bei den gewöhnlichen Fächern liegt die Legitimation in der Person des sich Meldenden selbst; ist dieser letztere dem Postangestellten nicht durch den täglichen Verkehr genügend bekannt, so soll er sich mit Bezug auf dessen Berechtigung zur Empfangnahme informieren. Zu diesem Zwecke hat ja der Inhaber des Faches auf der Empfangspoststelle die schriftliche Beglaubigung für seinen Bevollmächtigten deponieren müssen. Lässt der Postangestellte diese Legitimation ausser Acht, so handelt er culpos und macht dadurch die Postverwaltung schadenersatzpflichtig.[1])

Ist die Person des Adressaten oder dessen Stellvertreter dem Postangestellten nicht bekannt, wie dies bei den post-restante adressierten Sendungen meistens zutreffen wird, so erfolgt die Aushändigung der rekommandierten Briefpostsendungen, der Fahrpoststücke und der Geldanweisungsbeträge erst nach geleistetem Identitätsnach-

[1]) So auch in dem zit. Urteil des zürcher. Appellationsgerichtes.

weis, wofür Art. 24 Ziff. 4, T. O. die nähern Vorschriften enthält.

Ueber die Frage, ob der Identitätsnachweis vollständig geleistet worden sei, wurde im Jahr 1886 vor Bundesgericht ein interessanter Prozess geführt.[1]) Ein unbekannter Bursche, der sich als ein gewisser Heinrich Ambühl Winzenberg ausgab, veranlasste den Posthalter in Gossau (Kt. St. Gallen), für ihn die folgende Depesche an die Bank in Wyl aufzugeben: „3000 Fr. sofort Gossau senden, Heinrich Ambühl." Die Bank in Wyl, in der Meinung, sie habe es mit ihrem langjährigen Kunden Heinrich Ambühl zu tun, übersandte alsbald mittelst telegraphischer Geldanweisung die verlangte Summe nach Gossau. Am Abend desselben Tages erschien der Bursche wieder auf dem Postbureau, um das Geld in Empfang zu nehmen. Der Posthalter, der den angeblichen Heinrich Ambühl nicht kannte, verlangte von dem Burschen einen Identitätsnachweis im Sinne von Art. 23 T. O.[2]), und da derselbe, wie er vorgab, keine Ausweisschriften auf sich trug, riet ihm der Postbeamte, die Unterschrift eines ihm (dem Posthalter) bekannten Einwohners G. U. von Gossau auf dem Identitätsformular beizubringen. Durch Vorspiegelung falscher Tatsachen gelang es dem Unbekannten, die Unterschrift des G. U. auf dem Identitätsformular zu erwirken, und der Postbeamte in Gossau nahm hierauf keinen weitern Anstand, dem vermeintlichen Heinrich Ambühl das Geld auszuzahlen. Da sich bald darauf das Ganze als Betrug herausstellte, belangte die Bank in Wyl die eidg. Postverwaltung für den ihr erwachsenen Schaden im Betrage von 3000 Fr. Das Bundesgericht anerkannte den Anspruch, indem es ausführte, dass in der Ablieferung einer Sendung an einen andern, als den Adressaten rechtlich überhaupt keine Ablieferung liege. Diese Nichtablie-

[1]) A. E. Bd. XII, p. 463—475.

[2]) Es handelt sich hier noch um die alte Transportordnung vom 7. Oktober 1884, A. S. N. F. Bd. VII, p. 619 ff.

ferung sei durch eine culpa des Posthalters in Gossau herbeigeführt worden, indem derselbe entgegen dem klaren Wortlaut von Art. 23 Ziff. 6. T. O. statt die Unterschrift von mindestens zwei bekannten Personen zu verlangen, sich schon mit einer einzigen begnügt habe.[1]) Diese Entscheidung des obersten Gerichtshofes ist m. E. durchaus billig und korrekt, wir wollen nur noch hinzufügen, dass die neue Transportordnung in Art. 24. Ziff 4. litt. c. den Identitätsnachweis in der Art normiert hat, wie er von jenem fehlbaren Postbeamten verlangt wurde:

„Der Nachweis kann geleistet werden:
c. dadurch, dass eine dem Postpersonal bekannte, Gewähr bietende Person die Identität des Empfängers mit dem Adressaten durch Unterschrift bezeugt."

Als eines sehr bequemen Mittels, um seine Identität als Adressat nachzuweisen, bedient man sich mit Vorteil eines *postamtlichen Identitätsbuches,* das nicht nur im internen schweizerischen Postdienst, sondern auch im internationalen Postverkehr eingeführt ist.[2]) Das Identitätsbuch ist einheitlich nach dem von den Vertragsstaaten vereinbarten Muster erstellt. Es enthält neben der Photographie des Trägers, dessen Unterschrift und Signalement 20 Empfangsscheine, welche der Reihenfolge nach für jede eingeschriebene Postsendung und nach erfolgter Unterzeichnung durch den Inhaber als Identitätsbeweis von den Stammblättern abgelöst und von den Bestimmungspoststellen aufbewahrt werden. Die Postverwaltungen sind von jeder Haftpflicht befreit, sobald die Aushändigung des Geldanweisungsbetrages oder der Postsendungen ge-

[1]) Die alte T. O. von 1884 spricht kurz von glaubwürdigen, dem Postbeamten genügend bekannten Personen, welche die Identität des Empfängers mit dem Adressaten zu bescheinigen haben; damit ist aber unzweifelhaft mehr als eine Person gemeint.

[2]) Cf. T. O. Art. 24, Ziff. 4 litt. a und Washingtoner Weltpostvertrag, Uebereinkommen betreffend die Einführung von Identitätsbüchern im internationalen Postverkehr.

gen eine dem Identitätsbuch entnommene und vom Inhaber unterzeichnete Quittung stattgefunden hat.[1])

Soweit es sich um Fahrpostsendungen, Geldanweisungen oder Briefe mit Wertdeklaration handelt, deren Absender oder Empfänger eine Person ist, gegen welche eine Pfändung anbegehrt, oder ein Arrestbefehl erlassen worden ist, zessiert die Verpflichtung der Postverwaltung zur Beförderung oder zur Bestellung der betreffenden Sendungen an den Adressaten. Im Konkursfalle des Adressaten ist die Empfangsposstelle verpflichtet, alle Sendungen und Korrespondenzen, die für den Konkursiten bestimmt sind, dem Konkursamt abzuliefern,[2]) diese Massregel darf aber erst gestützt auf die nachgesuchte Bewilligung bei der Kreispostdirektion erfolgen. In gleicher Weise ist die Postverwaltung verpflichtet, den kompetenten Gerichts- und Polizeibehörden die Auslieferung von Postsendungen im Sinne von Art. 9 P. G. zu gestatten; sobald die Auslieferung erfolgt ist, zessiert auch die Haftpflicht der Post mit Bezug auf Verlust, Beschädigung und Verspätung der ausgelieferten Gegenstände.[3])

Die T. O. enthält schliesslich in Art. 23 eingehende Bestimmungen über das Verfahren, das eingeschlagen werden soll bei der Bestellung von Sendungen mit Adressen, welche auf den Namen verschiedener Personen lauten. Kann trotz der gewissenhaftesten Informierung der richtige Adressat nicht ermittelt werden, so wird die Sendung als Rebut, d. h. als unbestellbar behandelt (Art. 17. P. G.).

---

[1]) Posthandbuch für die Schweiz (1899) Art. 200—205.

[2]) Cf. für das deutsche Postrecht, Dambach, l. c. p. 42—43; Konkursordnung, Fassung 1898 § 121.

[3]) T. O. Art. 3. Ziff. 3.

IV. Die Rechte der Postverwaltung.

Die kontraktliche Gegenleistung, welche die Postverwaltung für die Ausführung irgend eines, mit ihr vereinbarten Transportvertrages verlangt, führt den Namen Porto. In diesem weitern Sinne umfasst Porto alle Gebühren, welche der Post für ihre verschiedenartigen Dienstleistungen zustehen; im engern, technischen Sinne bedeutet Porto hingegen nur den Frachtlohn für den Transport einer Sendung vom Aufgabeort bis an den Destinationsort. Denselben rechtlichen Charakter wie das Porto tragen aber auch jene andern Vergütungen, die der Post für die Ausführung eines mit ihr abgeschlossenen Vertrages entrichtet werden müssen; es kommen hier in Betracht die einfache und die Expressbestellgebühr, die Nachnahme- und Einschreibegebühr, die besondere Geldanweisungs- und Einzugsmandatgebühr u. s. w. Soweit nun ein Frankierungszwang nicht aufgestellt ist, steht es dem Absender frei, durch die unfrankierte Aufgabe von Sendungen die Postverwaltung mit Bezug auf das Porto und anderweitige Gebühren stillschweigend an den Adressaten zu verweisen; m. a. W. überall da, wo kein Frankierungszwang statuiert ist, ist die Postverwaltung verpflichtet, dem Absender Porto und Gebühren zu kreditieren; ja selbst dann, wenn dieser notorisch zahlungsunfähig sein sollte. Diese Tatsache ist um so auffallender, als doch gegenüber der Post keinerlei Verpflichtungen des Adressaten zur Annahme der an ihn gerichteten unfrankierten Sendungen besteht. Für ein wirksames Gegengewicht sorgt hier die Vorschrift von Art. 16 P. G.; kraft dieser Bestimmung haften nämlich die Taxen und Auslagen auf der Postsendung; das praktische Resultat kommt dann zum Vorschein, wenn der Adressat sich weigert, den an ihn bestimmten Postgegenstand zu acceptieren. Die refüsierte, unfrankierte Sendung tritt nun ihren Rückweg zum Ab-

sender an und dieser letztere hat alsdann allein für Porto und Gebühren aufzukommen. Der Absender haftet persönlich auf Grund des von ihm mit der Postverwaltung abgeschlossenen Transportvertrages; er kann sich daher dieser Verpflichtung zur Zahlung auch nicht durch Dereliktion der Postsendung entledigen.[1]) Art. 16 P. G. bestimmt in dieser Beziehung:

„Wenn ein Gegenstand weder vom Adressaten noch vom Versender gegen Zahlung der darauf haftenden Taxen und Auslagen angenommen wird, so ist die Postverwaltung befugt, den Versender für diesen Betrag zu belangen."

Nur bei Gegenständen, die einem schnellen Verderben unterliegen, kann, sofern nach dem Ermessen der Bestimmungspoststelle begründete Besorgnis waltet, dass das Verderben auf dem Rückwege eintreten werde, von der Rücksendung abgesehen und die Sendung ohne weiteres auf Rechnung des Absenders verkauft werden. In diesem Falle ist es der Postverwaltung gestattet, sich direkt für Taxen und übrige Gebühren durch einen entsprechenden Abzug vom Reinerlös bezahlt zu machen. Die gleiche Massregel greift Platz, wenn am Aufgabeort der Absender nicht mehr ausfindig gemacht werden kann. Der Mehrerlös aus diesen sogen. Rebutssendungen über die der Postverwaltung zustehenden Gebühren hinaus wird während einer Frist von 5 Jahren den Berechtigten aufbewahrt, nach Ablauf dieser Frist verfällt der Betrag der Postkasse. (P. G. Art. 17; T. O. Art. 25 und 26.)

In Deutschland steht nach § 25 des Postgesetzes den Postanstalten für unbezahlt gebliebene Beträge an Personengeld, Porto und Gebühren eine direkte Exekutionsbefugnis zu; es kann also für diese Beträge, ohne dass

---

[1]) Mittelstein, l. c. p. 74. Deutsche Postordnung § 45, Ziff. III.

sie durch einen vollstreckbaren Titel festgestellt wären, sofort eine Zwangsvollstreckung eingeleitet werden.[1])

V. Das Rückforderungsrecht des Absenders.[2])

Nach Art. 453 S. O. R. steht dem Absender noch so lange das Dispositionsrecht über das Frachtgut zu, als der Frachtbrief vom Frachtführer nicht an den Empfänger übergeben, oder dem letzteren der Avisbrief vom Frachtführer zugestellt worden ist. Im schweizerischen Eisenbahnfrachtrecht[3]) besteht das Rückforderungsrecht des Absenders (droit de suite, jus stoppage in transitu), so lange als das Frachtgut nicht rollt. Nach Absendung der Ware kann die Rückgabe oder Auslieferung an einen andern Ort vom Absender nur verlangt werden, wenn er das Duplikat des Frachtbriefes oder den Annahmeschein besitzt und wenn er das Begehren schriftlich stellt, sowie der Versandtstation von einer derartigen Verfügung Mitteilung macht. Aber auch diese Möglichkeit zessirt unter der Voraussetzung, dass der Frachtbrief dem Destinatär übergeben ist, oder wenn letzterer bereits Klage gegen die Bahn erhoben hat.

Dieses Rückforderungsrecht des Absenders besteht in analoger Weise auch im Postrecht; nach Art. 14 P. G. (Art. 28 T. O.) hat der Aufgeber das Recht:

a. Die aufgegebenen Postgegenstände ganz zurückzuziehen, oder

b. Anweisung zu erteilen, dass die Sendung an einen andern Adressaten oder an einen andern Ort befördert werde.

Sobald jedoch die Sendung nach Ankunft am Bestim-

[1]) Dambach, l. c. p. 125/126 Mittelstein, p. 75.

[2]) Meili: „Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten", p 89/90.

[3]) Bundesgesetz betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen, vom 29. März 1893, Art. 15.

mungsort dem ursprünglichen Destinatär avisiert, oder von diesem die Auslieferung verlangt worden ist, darf der Absender nur noch mit Zustimmung des Adressaten über die Sendung anderweitig verfügen. Will der Aufgeber von seinem Rückforderungsrecht Gebrauch machen, so hat er der Aufgabestelle ein schriftliches Rückforderungsbegehren mit dem Ausweis über seine Legitimation einzureichen. Die Uebermittlung des Begehrens unterliegt der gewöhnlichen Brieftaxe, event. bei telegraphischem Rückforderungsbegehren der regulären Telegrammtaxe.[1])

Das postalische Rückforderungsrecht des Absenders ist durchaus zu trennen von der Frage des Eigentumüberganges der aufgegebenen Sendungen. Ob der Adressat schon vor der Zustellung einer Sendung das Eigentum an derselben besass, ob der Absender überhaupt nie Eigentümer gewesen war, ist für das Vertragsverhältnis zwischen Post und Absender ganz irrelevant. Die Post bekümmert sich überhaupt gar nicht darum, in was für rechtlichen Beziehungen Aufgeber und Empfänger zu einander stehen.[2]) Aus dieser Tatsache ergibt sich, dass die Ansicht Meilis[3]) nicht zutrifft, die dahin geht, dass nach schweizerischem Postrecht das Eigentum an einer Sendung mit ihrer Uebergabe oder mit der Zustellung des Avisbriefes auf den Adressaten übergehe. Es kann dem gleichen Autor auch nicht beigestimmt werden, wenn er als feststehend annimmt, dass nach dem Lissaboner Zusatzübereinkommen zum Weltpostvertrag[4]) der Adressat als Eigentümer jedes Postgegenstandes anzusehen sei, der, als an seine Adresse gerichtet, ihm zugestellt werde. Wie auch immer das Rückforderungsrecht des Absenders und der Anspruch des Adressaten in einer Postgesetzgebung

[1]) T. O. Art. 28, Ziff. 1 und 2.

[2]) Cf. Mittelstein, l. c. p. 61—62.

[3]) Meili: „Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstaltalten," p. 90.

[4]) Vide jetzt Washingtoner Weltpostvertrag Art. 9.

geordnet sein mögen, so bleibt dadurch die Frage des Eigentumüberganges ausser Spiel, diese letztere findet ihre Lösung in dem speziellen vertraglichen Verhältnis (Kauf, Miete u. s. w.), das zwischen Absender und Empfänger besteht.[1])

Dambach führt aus, dass das Rückforderungsrecht des Absenders ein postalisches Sonderrecht repräsentire und dass daher die Rechtssätze analoger Institute des Frachtrechtes und speziell des Eisenbahnfrachtrechtes für die Beurteilung der Rechtsstellung des Absenders und Empfängers ausser Spiel zu treten hätten.[2]) Wir können uns dieser Meinung Dambachs nicht anschliessen; unserer Ansicht nach muss das Institut des postalischen Rückforderungsrechtes unter dem erweiterten Horizont betrachtet werden, wie sich dieser vom Standpunkt des allgemeinen Frachtrechtes (S. O. R. Art. 453, H. G. B. §§ 433 ff.) aus repräsentiert. Dieses Vorgehen ist um so mehr gerechtfertigt, als doch sowohl das schweizerische wie das deutsche Postgesetz nur äusserst karge und unzureichende Normen enthalten; subsidiär wird daher für die rechtliche Charakterisierung des postalischen Rückforderungsrechtes auf die frachtrechtlichen Bestimmungen bezüglich dieser Materie rekurriert werden müssen. Im übrigen erhält das postalische Rückforderungsrecht des Absenders seine richtige Beleuchtung und vollständige Ergänzung erst durch die Darstellung der rechtlichen Verhältnisse zwischen Post und Empfänger.

---

[1]) Für die Frage des Eigentumüberganges cf. Iherings Jahrbücher Bd. XXIII, p. 314 ff. und Archiv für civil. Praxis Bd. XXI, p. 130 ff.

[2]) Dambach, l. c. p. 49/50.

VI. Die Rechtsstellung zwischen Post und Empfänger.[1])

Ueber die Frage, ob überhaupt ein rechtlicher Anspruch des Adressaten gegenüber der Post auf Aushändigung einer Sendung existiere und wie derselbe näher zu begründen sei, gehen die Ansichten der verschiedenen Autoren weit auseinander.

Eingehend hat sich mit dieser Frage zuerst Sell[2]) in seiner Abhandlung über den Erwerb des Eigentums an Briefen beschäftigt. Sell stellt die Theorie auf, dass die Post gegenüber dem Adressaten als **negotiorum gestor** erscheine und dass daher dem Adressaten gegen die Post eine actio negotiorum gestorum directa auf Aushändigung der Postsendung resp. auf Leistung des Schadenersatzes im Beschädigungs- oder Verlustfalle zustehe. Zur Begründung seiner Theorie stützt sich der genannte Autor auf die bekannte l. 5 § 4 (l. 6 § 2) de neg. III. 5:

> „si quis pecuniam vel aliam quandam rem ad me perferendam acceperit, quia meum negotium gessit, negotiorum gestorum mihi actio adversus eum competit."

Auch von Linde[3]) acceptiert mit Bezug auf das Rechtsverhältnis zwischen Post und Empfänger die Vertragsfigur der Geschäftsführung ohne Auftrag; gleichwohl negiert er den Schadenersatzanspruch des Adressaten wegen unmöglicher oder nicht ordnungsmässiger Zustellung der Sendung durch die Post.

---

[1]) Die wissenschaftlichen Bearbeitungen über diese Streitfrage sind sehr zahlreich; zu erwähnen ist insbesondere Tinsch: „Der selbständige Anspruch des Adressaten gegen die Postanstalt" (Berlin 1891).

[2]) Sell: „Ueber den Erwerb des Eigentums an Briefen", Archiv für civ. Praxis, Bd. XXI, p. 130 ff.

[3]) Von Linde, l. c. p. 112/113.

Höpfner[1]) vertritt die Ansicht, die Adresse repräsentiere ein **documentum cessionis** rücksichtlich einer zwischen Absender und Empfänger vereinbarten Zession in Bezug auf den Anspruch des Adressaten gegenüber der Postverwaltung.

Auf Grund analoger Anwendung des frachtrechtlichen Grundsatzes in Art. 405 H. G. B. (alt.) gelangt Laband[2]) zu dem Resultat, dass, sobald die Postsendung am Bestimmungsort angekommen sei, dem Adressaten das Recht zustehe, im eigenen Namen den Frachtführer auf Herausgabe des Frachtbriefes und Ablieferung des Gutes zu belangen, sofern nicht der Absender demselben vor Anstellung der Klage eine nach Massgabe des Gesetzes noch zulässig entgegenstehende Anweisung gegeben habe.

Zu der entgegengesetzten Ansicht kommt Dambach[3]) unter Berufung auf § 6, Abs. 1 des deutschen Postgesetzes. Er betont ausdrücklich, dass der handelsrechtliche Grundsatz des Art. 405 H. G. B. (alt.) auf die Verhältnisse der Post nicht angewendet werden dürfe, vielmehr sei hier das postalische Sonderrecht exklusiv massgebend.[4]) Dambach meint, es wäre ein unlösbarer Widerspruch, wenn der Adressat die Postverwaltung auf Auslieferung des Gutes verklagen könnte, während doch der Absender berechtigt sei, die Rückgabe der Sendung bis zu deren Auslieferung an den Adressaten zu verlangen.

Zu demselben Resultat gelangt die oben zitierte Abhandlung von Tinsch; auf p. 12 führt der betreffende Jurist wörtlich folgendes aus:

„Dass der Entschädigungsanspruch auf den Absender beschränkt werden wollte, ergiebt sich daraus, dass das Gesetz die Obligation des Postverkehrs als

[1]) Höpfner, l. c. p. 119 ff.
[2]) Laband, l. c. p. 90.
[3]) Dambach, l. c. p. 49/50.
[4]) Vide oben p. 134.

eine Vertragsobligation betrachtet und als Vertragsteile nur den Absender und die Post ausdrücklich anerkennt; von diesem Standpunkte aus war die erwähnte Gestaltung des Rechtsverhältnisses mit dem Ausschluss eines Anspruches des Adressaten nicht nur die nächstliegende, sondern auch die einzig logische und konsequente, jedenfalls die einzig selbstverständliche, und es wird nicht verkannt werden dürfen, dass bei dieser im Gesetze selbst zum Ausdruck gekommenen Auffassung des Vertragsverhältnisses der Gedanke des Gesetzgebers, wonach auch dem Adressaten, also zweien, ein Anspruch gegen die Post zustehen sollte, einen Ausdruck, wenn nicht im Gesetze, so doch in den Motiven zu demselben hätte finden müssen."

Die absolute Negation des rechtlichen Anspruches des Adressaten, wie sie zuerst von Gad[1]) mit Rücksicht auf den deutsch-östreichischen Postvereinsvertrag und heute mit Bezug auf das Reichspostgesetz von Dambach, Tinsch, Gareis[2]) u. a. befürwortet worden ist, scheint m. E. weder für die schweizerische noch auch für die deutsche Postgesetzgebung[3]) zutreffend zu sein. Der selbständige Anspruch des Adressaten wird unzweifelhaft durch Art. 14 i. f. P. G. dokumentiert:

„Sobald jedoch die Sendung nach Ankunft am Bestimmungsort dem zuerst bezeichneten Adressaten avisiert oder von diesem die Auslieferung verlangt worden ist, darf einer anderweitigen Verfügung nur mit Zustimmung des letztern entsprochen werden."[4])

---

[1]) Gad, l. c. p. 87 ff.

[2]) Gareis: „Die Verträge zu Gunsten Dritter" (1873), p. 121 ff.

[3]) Für das deutsche Postrecht cf. neben Laband Mittelstein, l. c. p. 63 ff.

[4]) Damit stimmt Art. 453, Ziff. 3 und 4 S. O. R.

Unter Zugrundelegung eines **Vertrages auf Leistung an Dritte**[1]) wollen wir versuchen, den rechtlichen Anspruch des Empfängers näher zu fixieren. Ein Vertrag auf Leistung an Dritte liegt dann vor, wenn der Stipulant sich versprechen lässt, dass die aus dem Vertrag geschuldete Leistung an den Dritten gemacht werde. Für unsere Materie ist nun speziell diejenige Spielart der Obligation zutreffend, bei welcher der Dritte gegenüber dem Versprechenden unmittelbar ein Recht auf Leistung erwirbt; es fällt damit ausser Betracht diejenige Form des Vertrages auf Leistung an Dritte, nach welcher der letztere nur ermächtigt wird, das Schuldobjekt entgegen zu nehmen. Auf das Verhältnis der Post angewendet ergiebt sich demnach, dass der Adressat das Schuldobjekt und nur dieses (d. h. die aufgegebene Postsendung) aus eignem Recht vom Schuldner fordern kann.[2]) Was schuldet nun aber die Post dem Adressaten? Die Ablieferung resp. die Zustellung der vom Absender der Post aufgegebenen Objekte. Kommt also die Sendung am Destinationsort nicht an, so tritt eine Berechtigung des Adressaten überhaupt nicht ein; die Ansprüche auf Ersatz wegen Verlust, Beschädigung oder Verspätung stehen darnach dem Adressaten nicht zu. Dieses Resultat wird auch bestätigt durch Art. 34 P. G., wornach der Adressat zur Forderungsklage nur insofern berechtigt ist, als sich derselbe hierzu als Vertreter des Absenders legitimiert; damit stimmt ferner Art. 8, Ziffer 1 des Washingtoner Welt-Postvertrages. Tinsch hat nun gerade diese letztere Vorschrift als Argument dafür verwenden wollen, dass dem Adressaten überhaupt kein Anspruch zustehe; er betont, dass es undenkbar sei, dass der Adressat auf Herausgabe des vorhandenen Frachtgegenstandes zu klagen berechtigt sein

[1]) Cf. darüber die mehrfach zitierte Schrift von Hellwig, p. 42 ff. und Windscheid, Pandekten, Bd. II, § 316; S. O. R. Art. 128; B. G. B. §§ 328/329.

[2]) Gad, l. c. p. 90 ff.

solle, nicht aber auf Leistung des Ersatzanspruches; dass also m. a. W. dem Adressaten der primäre, nicht aber der eventuelle Anspruch aus der Obligation zustehe.[1]) Die Argumentation von Tinsch ist aber nicht stichhaltig; da der Posttransportvertrag nur die beiden Verpflichtungen, — Beförderung an den Destinationsort und Auslieferung an den Adressaten — enthält, so ergiebt sich daraus, dass der Dritte im Zweifel nur auf diejenigen Leistungen berechtigt werden soll, welche nach dem Inhalt des Vertrages als ihm gegenüber zu erfüllende übernommen worden sind; d. h. also in unserem Falle nur die Verpflichtung zur Aushändigung, resp. zur Bestellung.

In überzeugender Weise hat m. E. Hellwig nachgewiesen, dass die Bedürfnisse des Verkehrs insbesondere auf dem Gebiete des Postfrachtrechtes gebieterisch den selbständigen Anspruch des Adressaten gefordert haben.[2]) Er hebt hervor, dass es in der ganz überwiegenden Zahl für den Absender ausserordentlich schwierig, ja einfach unmöglich sei, sich als solchen zu legitimieren, um dann gestützt auf den Identitätsnachweis seine Rechtsansprüche gegenüber der Postverwaltung zur Geltung zu bringen. In den allermeisten Fällen sei sogar die blosse Tatsache der Aufgabe der behaupteten Sendung sehr schwer beweisbar, während für die Tatsache, dass eine Sendung bestimmter Art, deren Absender man nicht kenne, am Bestimmungsort liege, der Beweis leicht zu erbringen sei.

Auch Schott[3]) ist der Ansicht, dass dem Adressaten ein selbständiges, ja sogar ausschliessliches Recht auf Auslieferung der Sendung zustehe und zwar von dem Momente an, da die Post dem Adressaten die Begleit- oder Ablieferungspapiere zugestellt habe. Zu demselben

---

[1]) Tinsch, l. c. p. 12.
[2]) Hellwig, l. c. p. 522.
[3]) Schott, l. c. p. 566.

Schlusse gelangt Mittelstein [1]) unter Berufung auf Art. 405 H. G. B. (alt.). In zutreffender Weise widerlegt dieser Autor auch die Behauptung Dambachs, dass der Anspruch des Adressaten nicht auf Art. 405 gestützt werden könne, weil derselbe die Existenz eines Frachtbriefes voraussetze, ein solcher aber bei der Postsendung nicht vorhanden sei.

Unter Zugrundelegung eines Vertrages auf Leistung an Dritte befürwortet endlich auch Meili [2]) ein selbständiges Recht des Adressaten; er betont zwar, dass der Rechtsanspruch erst dann zur Entstehung gelange, wenn der Adressat in das Rechtsverhältnis, das der Absender mit der Postverwaltung vereinbart habe, eingetreten sei. Dieser Eintritt liege z. B. dann vor, wenn dem Adressaten ein Avisbrief von der Postanstalt insinuiert worden sei, oder wenn der Destinatär die betreffende Sendung schon von ihr abgefordert habe.

---

[1]) Mittelstein, l. c. p. 63 ff. und von der Osten: „Der einfache Sachtransport nach deutschem Reichspostrecht“ (1884), p. 46 ff.

[2]) Meili, Haftpflicht, p. 147.

4. Abschnitt.

Die Liberierungsgründe der Postverwaltung.

Im vorliegenden Abschnitt handelt es sich darum, diejenigen Gründe kurz zu erörtern, die nach schweizerischem Postrecht die Postverwaltung ermächtigen, jede Garantieverbindlichkeit aus den mit dem Publikum abgeschlossenen Verträgen abzulehnen.

I. Die Wegbedingung der Haftpflicht bei nicht reglementsmässig erfolgter Aufgabe. [1]

(P. G. Art. 30, litt. a.)

Wir haben im vorigen Abschnitt diejenigen Objekte aufgeführt, die von der Postverwaltung nur bedingt zum Transport zugelassen sind (P. G. Art. 11; T. O. Art. 44). Nimmt die Aufgabeposststelle derartige Objekte zur Beförderung an, so geschieht es nur unter ausdrücklicher Ablehnung jeder Haftpflicht; der Aufgeber hat zudem einen Garantieschein zu unterzeichnen, gestützt auf welchen der Absender für allen Schaden aufzukommen hat, der durch den Transport seines Gutes andern Postsendungen zugefügt wird.[2] Geht die Post mit Bezug auf die erwähnten Objekte bedingungslos den Posttransportvertrag ein, so haftet sie selbstverständlich im Sinne des Postregalgesetzes. Eine eigentümliche Bestimmung enthält in dieser Beziehung § 27, Ziff. II der deutschen Postordnung;

---

[1]) Von der Osten, l. c. p. 39; Meili, Haftpflicht, p. 46 ff.; Wirsing, l. c. p. 20 ff.

[2]) Vide oben p. 116.

darnach kann der Aufgeber einer Sendung die Beförderung derselben auch dann verlangen, wenn sie den Vorschriften über die Aufgabe nicht entspricht, sofern der Einlieferer auf Ersatz und Entschädigung verzichtet und diese Verzichtleistung in der Aufschrift durch die Worte: „Auf meine Gefahr" ausdrückt und unterschreibt. Eine derartige, unter Umständen recht praktische Bestimmung fehlt in der schweizerischen Posttransportordnung.

II. Das Vorhandensein einer Schuld auf Seite des Absenders.[1])

Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen verliert der Geschädigte seinen Anspruch auf Schadenersatz, wenn ihn selber eine Schuld an dem eingetretenen Schaden trifft; es findet alsdann eine compensatio culpae, d. h. eine Ausgleichung zwischen Schuld und Schaden (Art. 51. 2 S. O. R.) statt. Es ist nun aber wohl zu beachten, dass nur eine solche Handlungsweise des Absenders die Postverwaltung liberiert, welche die Schädigung oder den Verlust der Sendung mit herbeigeführt hat; anders ausgedrückt, die Schuld des Absenders muss zu dem eingetretenen Schaden in einem Kausalzusammenhange stehen.[2]) Die Postverwaltung hat demnach den Beweis dafür zu erbringen, dass der Verlust oder die Beschädigung durch eine culpa des Absenders herbeigeführt wurde und sodann, dass diese culpa für den entstandenen Schaden causal gewesen sei. Wäre der Schaden durch die culpa des Absenders sicher eingetreten, ist er aber in Tat und Wahrheit durch einen nachträglich hinzugekommenen casus verursacht worden, so muss die Postverwaltung für den Schaden aufkommen, vorausgesetzt, dass sie überhaupt casus zu praestieren

[1]) Cf. hierüber Wirsing, l. c. p. 20 ff. und Meili, Haftpflicht, p. 53/54.

[2]) Cf. über den Kausalzusammenhang Windscheid, Pandekten Bd. II, § 258.

hat, dies trifft für das schweizerische Postgarantierecht nur bezüglich des postalischen Personentransportes zu.

III. Das Nichtvorhandensein einer Schuld der Postverwaltung.[1]
(P. G. Art. 30, litt. b.)

Die Entschädigungspflicht für aufgegebene Post-Sendungen fällt weg, wenn die Post nachweist, dass weder sie, noch die von ihr mit der Spedition beauftragte Transportanstalt den Schaden verschuldet hat. Nach dem französischen Text der zitierten Gesetzesbestimmung kann sich die Postverwaltung von ihrer Haftpflicht nur dann befreien, wenn sie den Beweis zu leisten vermag, dass sie den Schaden nicht **veranlasst** habe:

> „lorsque la poste prouve que ni elle ni l'entreprise de transport chargée par elle de l'expédition *n'ont causé* le dommage, . . .“

Da alle drei Texte gleichwertig sind, könnte man gestützt auf den Wortlaut des französischen Textes versuchen auszuführen, das Bundesgesetz habe hier den Boden des Culpaprinzipes verlassen und huldige mit Bezug auf die Haftpflicht der Postverwaltung ganz allgemein dem Kausalitätsprinzip.[2] So erstrebenswert dieses Ziel auch ist, so erscheint der Versuch an Hand der beiden andern Texte doch völlig aussichtslos, denn übereinstimmend mit dem deutschen lautet der italienische Text:

> „quando la posta prova che il danno non è *colpa sua* . . .“

---

[1] Wirsing, l. c. p. 27 ff.; Dambach, l. c. p. 61—63; Meili, Haftpflicht p. 48 ff.

[2] Auf diesen redaktionellen Unterschied hat zuerst Meili in seiner Abhandlung: „Die juristische Bedeutung der Postempfangsscheine“, Monatsschrift für Handelsrecht und Bankwesen von Holdheim Bd. IX, p. 134, hingewiesen.

Nach allgemeinen zivilrechtlichen Grundsätzen haftet ein Kontrahent für die Erfüllung der von ihm vertragsmässig übernommenen Verbindlichkeiten nur insofern, als ihm eine Verschuldung, dolus oder culpa zur Last fällt; jeder Schaden dagegen, welcher ohne sein Verschulden, sei es durch casus, sei es durch vis maior entstanden ist, braucht von ihm nicht vertreten zu werden. Dieses zivilrechtliche Axiom, ohne Schuld keine zivilistische Haftpflicht, dem nach der korrekten Meinung des Gesetzgebers (Art. 30, litt. b) noch das schweizerische Postrecht huldigt, ist schon im römischen Recht durch die sogenannte Receptumshaftpflicht durchbrochen worden.[1]) Das praetorische Edikt bestimmte nämlich, dass eine gewisse Klasse von Gewerbetreibenden, die *nautae*, *caupones* und *stabularii* in jedem Falle für die bei ihnen eingebrachten Sachen, auch ohne ihr Verschulden, haften sollten. Von dieser energischen Haftpflicht konnten sich die genannten Personen nur durch den Nachweis von vis maior,[2]) oder eigene culpa der Reisenden befreien. Das moderne Recht hat zu diesen römischrechtlichen Fällen neue hinzugefügt; wir erinnern an das Eisenbahnfrachtrecht und an das Fabrikrecht. Warum hat nun aber der Gesetzgeber in diesen Rechtsgebieten eine so exceptionelle und energische Verantwortlichkeit der Unternehmer gegenüber dem Publikum statuiert? warum haben m. a. W. die Wirte, Schiffer und Frachtführer, die Eisenbahn- und Fabrikunternehmer im gegebenen Falle nicht bloss für die Sorgfalt des sorgsamen Hausvaters einzustehen?

Ulpian berichtet, dass der Hauptgrund, der den Praetor zu dem Edikte „nautae, caupones, stabularii", oder also zur Einführung der „*de recepto actio*" veranlasst habe, in den Worten enthalten sei:

[1]) Cf. Nautae, caupones, stabularii ut recepta restituant D. IV. 9. Dernburg, Pandekten Bd. II, § 39.

[2]) Ueber den Begriff der vis maior vide unten.

„Necesse est plerumque eorum fidem sequi et res custodiae eorum committere.“ l. 1 § 1 D. IV. 9).

Etwas allgemeiner gefasst darf dieses Argument heute noch, insbesondere bezüglich der Haftpflicht im Eisenbahnrecht als zutreffend bezeichnet werden. In Wirklichkeit handelt es sich hier um einen durchaus monopolistischen Gewerbebetrieb; bei diesen Unternehmungen giebt es keine ernsthafte Konkurrenz, wenn sie überhaupt nicht ganz ausgeschlossen ist. Der Staat hat daher das Recht und die Pflicht zu intervenieren, er muss die Gleichheit der Vertragschliessenden wieder herstellen, wo dieselbe auf Grund des normalen Zivilrechtes illusorisch gemacht würde. Ein weiterer Grund für die intensivere Haftpflicht bei den genannten Gewerbebetrieben liegt neben dem Monopolcharakter darin, dass derjenige, von dem eine bestimmte Wirksamkeit ausgeht und zumal in einer so grossartigen Weise, wie bei den Eisenbahn- und Fabrikunternehmungen, auch dafür aufkommen muss, dass sich dieselbe mit dem Wohle des Gegenkontrahenten verträgt.

Nach dem ius commune (Art. 457 S. O. R.) haftet schon der Frachtführer grundsätzlich für Verlust und Beschädigung des Frachtgutes bis zur höhern Gewalt; diese strenge Haftung kann zwar allerdings innerhalb den Grenzen von Art. 114, Ab. 1 S. O. R. modifiziert werden. Handelt es sich aber um Transportanstalten, die auf Grund staatlicher Konzessionen errichtet und betrieben werden, so zessiert diese Möglichkeit anderweitiger Vereinbarung. Im schweizerischen Eisenbahntransportgesetz von 1893 ist die Receptumshaftpflicht in Art. 30 zum ius cogens erhoben; die Vereinbarung einer schweiz. Eisenbahngesellschaft mit dem Absender, dahingehend, die Ersatzverbindlichkeit für Verlust oder Beschädigung des Frachtgutes solle dahinfallen, wenn die Gesellschaft keine Schuld treffe, ist daher ohne rechtliche Wirkung.

Wie anders sieht es nun aber in dieser Beziehung im schweizerischen Postrecht aus. Darüber kann doch jedenfalls kein Zweifel bestehen, dass die Postverwaltung in Ausübung ihrer Dienstobliegenheiten durchaus dieselbe Stellung einnimmt wie die vom Bunde konzedierten Transportanstalten. (Eisenbahn und Dampfschiffahrtunternehmungen.) Oder hat etwa der Staat ein Recht, da wo er in die Privatrechtsphäre eingreift, für sich eine Sonderstellung zu beanspruchen! Es können jedenfalls keine durchschlagenden Argumente dafür ins Feld geführt werden, dass der Staat als Unternehmer auf privatrechtlichem Boden anders behandelt werden soll als irgend ein Privatmann.[1]) „Wer objektiv das Postrecht prüft und würdigt," (so führt Meili aus,[2]) „der kann sich der Ueberzeugung nicht verschliessen, dass es — in grossen Zügen gesprochen und in der Hauptsache — demjenigen ernsthaften Garantie- oder Haftungsrechte unterworfen werden muss, wie das Eisenbahnrecht". Dass aber auch eine derartige Normierung der Haftpflichtsätze im schweizerischen Postrecht gefordert werden darf, beweist uns das deutsche Postgesetz, welches in § 6 noch bedeutend weiter geht, als die von uns für das schweizerische Regalgesetz befürwortete Bestimmung von Art. 30 des Eisenbahntransportgesetzes. Nach der zitierten deutschen Norm wird nämlich die Haftpflicht der Reichspostverwaltung bei Wertbriefen, Paketen mit und ohne Valorangabe und bei den rekommandierten Sendungen nur dann ausgeschlossen, wenn der Verlust oder die Beschädigung[3]) durch die unabwendbaren Folgen eines Naturereignisses herbeigeführt worden ist. Jeder sonstige Zufall, selbst jede sonstige vis maior befreien die Postverwaltung nicht von der Ersatzverbindlichkeit.

---

[1]) Ueber die Anwendung der de recepto actio auf die Postanstalten, cf. Müller, l. c. p. 42—65.

[2]) Meili, Reflexionen p. 62.

[3]) Bezüglich der rekommandierten Sendungen gilt dies nur für den Verlust.

Sie haftet daher z. B. unbedingt für Diebstahl der betreffenden Sendungen; ebenso für Feuer, welches durch menschliche Unvorsichtigkeit entstanden ist; sogar für die Folgen von Ueberschwemmungen, wenn dieselben durch Vorsichtsmassregeln hätten abgewendet werden können.[1]) Diese energische Haftpflichtnormierung im Reichspostgesetz dürfte zur Genüge dartun, dass die hierauf bezügliche schweizerische Bestimmung die Interessen des Publikums viel zu wenig berücksichtigt; an dieser Stelle sollte in Uebereinstimmung mit Art. 30 des Eisenbahntransportgesetzes die Haftpflichtlimite folgendermassen fixiert werden:

> Die Entschädigungspflicht für aufgegebene Postsachen fällt weg:
>
> b. wenn die Post nicht zu beweisen vermag, dass der Schaden **durch höhere Gewalt** herbeigeführt worden ist.

Durch diese neue Fassung könnte dann auch eine Harmonie erzielt werden mit der Bestimmung von Art. 18 P. G., denn es ist wohl zu beachten, dass die Postverwaltung schon jetzt bezüglich des blutigen Personentransportes für casus aufkommen muss. Was alles unter den Begriff der vis maior[2]) zu fallen habe, dürfte sodann in ähnlicher Weise wie im Eisenbahntransportgesetz normiert werden; Art. 57 des letztern Gesetzes umgrenzt nämlich den Begriff der höhern Gewalt negativ, d. h. es zählt alle diejenigen Fälle auf, die als höhere Gewalt nicht geltend gemacht werden können.

---

[1]) Dambach, l. c. p. 61—63.

[2]) Ueber den Begriff der höhern Gewalt, cf. Exner in Grünhuts Zeitschrift, Bd. X, p. 495 ff.; Dernburg, Pandekten Bd. II, § 39. Weissenbach: „Die Schadenersatzpflicht aus Verträgen nach dem schweizerischen Obligationenrecht." Zürcher Dissertation 1900 p. 86—93.

IV. Wenn der Schaden ausserhalb des schweizerischen Postgebietes entstanden ist.

(Art. 30, litt. b P. G.)

Art. 30 i. f. P. G. verpflichtet die Postverwaltung, auf dem Wege der Reklamation dafür zu sorgen, dass dem Aufgeber einer Postsendung der gebührende Ersatz verschafft werde, wenn der Schaden bei einer auswärtigen Transportanstalt eingetreten ist. Diese Vorschrift wird nun aber erheblich modifiziert durch die in den internationalen Postverträgen vereinbarten Haftpflichtnormen mit Bezug auf Verlust oder Beschädigung von Postsendungen innerhalb des Gebietes der kontrahierenden Staaten. Ist ein Schaden, wofür eine Ersatzverbindlichkeit besteht,[1]) im Gebiete des Weltpostvereins entstanden, so liegt die Verpflichtung zur Zahlung des Ersatzbetrages derjenigen Postverwaltung ob, welcher die Aufgabepoststelle angehört. Die in Anspruch genommene Verwaltung hat natürlich ihrerseits das Recht, den Anspruch gegen die verantwortliche Verwaltung geltend zu machen. Kann nicht festgestellt werden, auf welchem Landesgebiet der Schaden eingetreten ist, so muss derselbe von den beteiligten Postverwaltungen gemeinschaftlich getragen werden.[2])

V. Die bedingungslose Annahme.

(P. G. Art. 32).[3])

Nimmt der Adressat eine Sendung vorbehaltlos an, so erlischt dadurch die Haftpflicht der Postverwaltung in

[1]) Wir werden im 5. und 6. Abschnitte vergleichungsweise auf die Haftpflichtbestimmungen des Washingtoner Weltpostvertrages zurückkommen.

[2]) Washingtoner Weltpostvertrag, Art. 8, Ziff. 3 und 4; diese Lösung klingt an an die Bestimmung von Art. 47, Eisenbahntransportgesetz. (Cf. auch Art. 47 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 14. Okt. 1890, A. S. N. F. Bd. XIII, p. 61).

[3]) Cf. Meili, Haftpflicht, p. 57/58; Wirsing, l. c. p. 30—39; Mittelstein, l. c. p. 45—52; Schott, l. c. p. 554/555.

Bezug auf Beschädigungen, sofern nicht der Adressat den Beweis leistet, dass die Sendung schon zur Zeit der Ablieferung seitens der Postverwaltung beschädigt war.

Das alte Postregalgesetz von 1849 kannte diesen Liberierungsgrund nicht, dagegen enthielt bereits der bundesrätliche Entwurf vom 20. Juni 1874 eine sehr detaillierte, aus dem Reichspostgesetz (§ 7) herübergenommene Bestimmung, die den folgenden Wortlaut hatte:

> „Wenn der Verschluss und die Verpackung der zur Post aufgegebenen Gegenstände bei der Aushändigung an den Empfänger äusserlich unverletzt und zugleich das Gewicht mit dem bei der Einlieferung ermittelten übereinstimmend befunden wird, so hat für dasjenige, was bei der Eröffnung an dem angegebenen Inhalte fehlt, die Postverwaltung nicht einzustehen. Die ohne Vorbehalt von Seite des Adressaten erfolgte Annahme einer Sendung begründet die Vermutung, dass bei der Aushändigung Verschluss und Verpackung unverletzt und das Gewicht mit dem bei der Einlieferung ermittelten übereinstimmend befunden worden ist.“ [1])

Die zitierte Bestimmung des bundesrätlichen Entwurfes ruhte auf dem Gedanken, dass derjenige, dem eine Sache in verschlossenem Zustand übergeben wird, nur dafür verantwortlich ist, dass er die Sache in demselben äusserlich unversehrten Zustande abliefere, ohne im allgemeinen für die Richtigkeit des Inhaltes verantwortlich zu sein. Da nun der Postanstalt fast ausnahmslos ver-

[1]) Art. 22 des Entwurfes B. B. 1874, Bd. II, p. 341. Die Botschaft bemerkt hierüber: „In Art. 22 über die Rechtsvermutung bezüglich des Verschlusses und der Verpackung der Stücke und die hieraus auf den Inhalt zu ziehenden Schlüsse, haben wir zunächst das deutsche Reichspostgesetz zu Rate gezogen. Es finden sich übrigens die vorgeschlagenen Bestimmungen wesentlich im Einklang mit dem gemeinen Recht.“

schlossene Sendungen übergeben werden, so ist dieselbe ihrer Verpflichtung in Rücksicht auf die Vollständigkeit des Inhaltes nachgekommen, wenn sie die Sendung äusserlich unversehrt dem Adressaten zugestellt hat.[1]) Die Bestimmung des Entwurfes bezieht sich nur auf das *Fehlen am Inhalt,* nicht aber auf eine *Beschädigung des Inhaltes.* Umgekehrt spricht nun Art. 32 P. G. bloss von Beschädigung, und weder das Gesetz, noch die Transportordnung geben eine nähere Definition dieses Begriffes. Was ist unter einer Beschädigung im Sinne von Art. 32 P. G. zu verstehen? Schott sagt: „Beschädigung ist jede äussere oder innere Verschlechterung des Inhaltes einer Sendung.“[2]) Nach dieser Definition ist es wohl zutreffend, auch bei teilweisem Verlust oder bei teilweiser Vernichtung von einer Beschädigung der Sendung zu sprechen; beide facta repräsentieren eine Verschlechterung des Inhaltes und damit überhaupt eine Wertverminderung der Sendung. Im Sinne des Postregalgesetzes erscheint es als zutreffend, den Begriff der Beschädigung unter diesem erweiterten Gesichtspunkt zu acceptieren; das Gesetz gibt auch nirgends eine Handhabe dafür, einen Unterschied zwischen teilweisem Verlust, resp. teilweiser Vernichtung einerseits und eigentlicher Beschädigung andererseits zu fixieren, vielmehr sind die Ersatzansprüche gegen die Postverwaltung als Klagen wegen Beschädigung oder wegen Verlust geltend zu machen.[3])

Eine Beschädigung kann einmal herbeigeführt werden durch eine äusserliche Verletzung des Verschlusses oder der Verpackung; in diesem Falle ist es dem Adressaten leicht, sofort bei der Empfangnahme, bezw. bei der Ablieferung der Sendung der Postverwaltung von seiner Beanstandung Anzeige zu machen.[4]) Wie aber, wenn das

[1]) Dambach, l. c. p. 72.
[2]) Schott, l. c. p. 555.
[3]) Vide P. G. Art. 21—25.
[4]) Cf. darüber Mittelstein, l. c. p 48/49.

Aeussere der Sendung gänzlich unversehrt ist? Man denke an den Fall, wo durch eingedrungenes Wasser der Inhalt der Sendung erheblich gelitten hat; hier ist klar, dass der Empfänger erst nach Eröffnung den Schaden entdecken kann. Von einer vorbehaltlosen Annahme kann in diesem Falle also nur gesprochen werden, wenn der Adressat nicht sofort nach erfolgter Eröffnung der Sendung und Entdeckung des Schadens der Postverwaltung Anzeige macht.

Ueber eine „ohne Erinnerung geschehene Annahme" äussert sich ein Dresdener Urteil vom 10. Sept. 1858 dahin:[1])

> „Als eine unbeanstandete Annahme eines angeblich mit Geld beschwerten Briefes kann es nicht angesehen werden, wenn der Adressat den nach dem äussern Anschein unverletzten Brief, welchen er erst gegen Quittung in Empfang nehmen kann, eröffnet und dann nach entdecktem Fehlbetrag bei der betreffenden Poststelle sofort dies anzeigt, da er vor dem Oeffnen des Briefes gar nicht in der Lage ist irgend etwas an demselben zu beanstanden."

In einem Urteil des Bezirksgerichtes Leipzig vom Jahre 1870 (Zeitschrift f. d. gesamte Handelsrecht Bd. III, p. 231) wird sogar ausgeführt, dass eine vorbehaltlose Annahme dann noch nicht vorliege, wenn der Adressat erst am dritten Tage nach Empfang der Sendung von der angeblichen Inhaltsverletzung der Postanstalt Mitteilung gemacht habe, zumal wenn die beiden vorhergehenden Tage Feiertage gewesen seien.[2]) Mit Dambach[3]) bin ich der Ansicht, dass diese Entscheidung zu Gunsten des Adressaten doch zu weit gehe; vom letztern darf man

[1]) Goldschmidts Zeitschrift für Handelsrecht, Bd. III, p. 230 bis 232.

[2]) Dambach, l. c. p. 77.

[3]) Ebenso Mittelstein, l. c. p. 51/52.

unbedingt verlangen, dass er Sendungen, bei denen Beschädigungen während des Transportes vorzukommen pflegen, sofort nach der Empfangnahme eröffne und eine etwaige Beschädigung alsbald anzeige.

Nach ius commune, Art. 462 S. O. R. bleibt der Frachtführer haftbar für äusserlich nicht erkennbaren Schaden, falls der Empfänger solchen in der Zeit, in welcher ihm nach den Umständen die Prüfung möglich oder zuzumuten war, entdeckt und den Frachtführer sofort nach der Entdeckung davon benachrichtigt hat. Diese Benachrichtigung muss jedoch spätestens acht Tage nach der Ablieferung stattgefunden haben. Das Eisenbahntransportgesetz, Art. 44, Ziff. 4, statuiert hiefür eine Frist von sieben Tagen, wobei aber der Tag der Annahme nicht mitgerechnet wird; nach der Eisenbahnfracht-Konvention beträgt die Frist sogar 14 Tage.[1]) In analoger Weise sollte auch im Postregalgesetz eine Frist angesetzt werden, innerhalb welcher der Adressat seine bedingte Annahme der Postanstalt mitteilen könnte; in Rücksicht darauf, dass sich die Postverwaltung bloss mit dem Kleintransport von Gütern befasst, dürfte diese Frist allerdings erheblich kürzer (1—2 Tage) fixiert werden.

Ist ein Fahrpoststück von Seiten des Adressaten ohne Vorbehalt angenommen worden, so ist die Folge nicht die, dass nun der Absender, resp. sein Stellvertreter des Schadenersatzanspruches verlustig geht, es wird bloss die Beweislast geändert. Während nämlich bei bedingter Annahme die Postverwaltung für die Beschädigung haften muss, sofern es ihr nicht gelingt, einen der in diesem Abschnitte angeführten Liberierungsgründe nachzuweisen, muss nun umgekehrt bei der ohne Vorbehalt erfolgten Annahme der Postverwaltung der schwierige Beweis er-

[1]) Zusatzvereinbarung zum Eisenbahn-Frachtverkehr vom 16. Juni 1898. B. B. 1898 Bd. V, 256; für das deutsche Recht vide §§ 438—464 H. G. B.

bracht werden, dass die Sendung schon zur Zeit der Ablieferung seitens der Postverwaltung beschädigt war. Hiemit ist der Berechtigte zu hören, so lange der Anspruch auf Schadenersatz überhaupt nicht verjährt ist, was nach Art. 35, Abschn. 1 P. G. innerhalb Jahresfrist geschieht.

Auf die unbeanstandete Annahme kann sich die Postverwaltung natürlich nur dann berufen, wenn die Sendung dem richtigen Adressaten oder dessen hiezu bevollmächtigten Stellvertreter zugestellt oder ausgeliefert worden ist. [1])

VI. Die Suspension der Haftpflicht.

Der bundesrätliche Entwurf von 1874 hatte nach deutschem Vorbild [2]) in Art. 31 die Bestimmung aufgenommen, dass in Fällen des Krieges und gemeiner Gefahr die Postverwaltung befugt sei, durch öffentliche Bekanntmachung jede Verantwortlichkeit abzulehnen und den Posttransport nur auf Gefahr des Absenders, bezw. des Reisenden zu übernehmen. In diesen Fällen sollte dann aber auch das Postregal des Bundes suspendiert sein.

Die Vorschrift ist nicht ins Bundesgesetz von 1894 hinüber genommen worden.

---

[1]) Dambach, l. c. p. 78.

[2]) Reichspostgesetz § 15; Dambach, l. c. p. 108/109.

5. Abschnitt.

Die Haftpflicht der Post beim Sachtransport.

Wir haben bereits im geschichtlichen Teil ein paar Andeutungen über das Postgarantierecht zur Zeit der Helvetik gemacht; wir haben sodann erwähnt, dass es insbesondere die ungenügenden und ungerechten Haftpflichtbestimmungen im alten Postregalgesetz waren, die zu einer Revision des schweizerischen Postgarantierechtes drängten. Den grossen Fortschritt, den das neue Regalgesetz gerade auf diesem Gebiet zu verzeichnen hat, verdanken wir vor allen den energischen und unablässigen Bemühungen Meilis. In seiner Schrift: „Die Haftpflicht der Postanstalten", 1877, in der Abhandlung: „Reflexionen über das schweizerische Postrecht", 1886, und sodann in dem Grundriss: „Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten", 1888, hat der genannte Autor in scharfer Sprache auf die im alten Bundesgesetz von 1849 enthaltene Begünstigung des Bundes als Inhaber des Regals aufmerksam gemacht. So verurteilt er an einer Stelle die Privilegien der Postverwaltung mit Bezug auf deren Garantieverbindlichkeit mit folgenden Worten:[1])

> „Die Sonderstellung der Postanstalt, die nun lange genug wucherhaft ausgebeutet worden ist, muss fallen und das allgemeine Zivilrecht muss auch auf dem Boden des Postgarantierechtes gewiss volle Anerkennung finden. Der Staat darf als Postmeister nicht mehr Rechte beanspruchen, als wenn ein Privater oder eine Privatgesellschaft diese Stelle inne hätte."

[1]) Meili, Reflexionen, p. 62.

Die unermüdliche Tätigkeit Meilis ist auch nicht ohne Erfolg geblieben; im neuen Bundesgesetz hat ein grosser Teil der von ihm in den erwähnten Schriften aufgestellten Postulate Gesetzeskraft erlangt.[1])

Durch die Adoptierung schärferer Haftpflichtbestimmungen ist das Postregalgesetz von 1894 bezüglich des Garantierechtes dem Eisenbahnhaftpflichtrecht um einen tüchtigen Schritt nachgefolgt. Wir wollen zwar nicht verschweigen, dass die privilegierte Stellung der Staatspostanstalt auch im neuen Bundesgesetz nicht ganz beseitigt ist; wir haben bei der Aufzählung der Liberierungsgründe der Postverwaltung gesehen, dass die letztere im Unterschied zu den Eisenbahnanstalten für casus nicht aufzukommen hat.[2]) Man hat nun allerdings schon geltend gemacht,[3]) dass es nicht angehe, das Postgarantierecht zu weit auszudehnen, indem durch ein solches Vorgehen des Gesetzgebers die Postverwaltung zu grössern Vorsichtsmassregeln veranlasst würde. Das Facit allzu energischer Haftpflichtsätze wäre nichts anderes als eine Schädigung der Interessen des Publikums, eine Beeinträchtigung der raschen Beförderung und eine Erhöhung des Frachtlohnes. M. E. sind es gerade die unter strengen Normen stehenden Eisenbahnanstalten, die das Gegenteil beweisen, und ich glaube daher, die Fixierung der Haftpflichtbestimmungen des Eisenbahnfrachtrechtes darf unbedingt auch für das Postgarantierecht als das erstrebenswerte Ziel verfolgt werden. Gewiss sind die Argumente, die der Bundesrat in seiner Botschaft zum Entwurfe des Bundesgesetzes über das Postregal vom 14. Januar 1893[4]) zu Gunsten einer mildern Haftpflicht der Postverwaltung anführt, nicht ganz ausser Acht zu lassen,

---

[1]) Die letztere Tatsache konstatiert auch Schneider im Kommentar zum S. O. R., 2. Aufl., ad Art. 466 unter Nr. 1.

[2]) Dies gilt allerdings nur bezüglich des Sachtransportes.

[3]) So Dambach, l. c. p. 48.

[4]) B. B. 1893, Bd. I, p. 83/84.

aber andererseits ist daran zu erinnern, dass es der Bund in seiner Macht hat, die Missstände, die nach der Ansicht des Bundesrates eine weniger energische Haftpflicht rechtfertigen, einfach zu beseitigen.[1])

Nach diesen einleitenden Bemerkungen gehen wir dazu über, das schweizerische Postgarantierecht nach den verschiedenartigen Richtungen postalischer Tätigkeit darzustellen.[2])

I. Die Haftpflicht bei den einfachen Briefpostgegenständen.

Aus Art. 25 P. G. ergibt sich, dass die Postverwaltung von jeder Haftpflicht für Verlust, Beschädigung oder Verspätung von nicht rekommandierten Briefpostgegenständen, d. h. also von einfachen Briefen, Postkarten, Drucksachen und Waren-Mustern befreit ist. Es ist gewiss auffallend, dass gestützt auf diese Tatsache für die grosse Mehrzahl der von der Post transportierten Sendungen im Verlust-, Beschädigungs- oder Verspätungsfalle ein Entschädigungs-Anspruch überhaupt nicht geltend gemacht werden kann;[3]) selbst dann nicht, wenn der Absender zu beweisen im Stande wäre, dass die Post absichtlich oder aus grober Fahrlässigkeit seine Sendung gar nicht befördert habe. In dieser Hinsicht ist auf einen interessanten Fall zu verweisen, der die Genfer Gerichte im Jahre 1856 beschäftigte.[4]) Aus dem Tatbestand ging hervor, dass die Genfer Postverwaltung einen Brief an die Adresse eines gewissen Herrn Dufour dem Absender zurückschickte

---

[1]) Meili, Reflexionen, p. 58.

[2]) Cf. hierüber mit Bezug auf das alte Postregalgesetz von 1849 Meili, Haftpflicht, p. 59—112 und derselbe: „Das Recht der modernen Verkehrs- und Transportanstalten", p. 92—96; Muggli, l. c. p. 37—59.

[3]) Schweizerische Post- und Telegraphenstatistik, 1899.

[4]) Zeitschrift für schweizerisches Recht, Bd. II, 2. Teil, p. 28—31 und Meili, Haftpflicht, p. 62/63.

mit der Aufschrift: „quitté depuis 18 mois sans laisser d'adresse."

Diese Angabe war tatsächlich unrichtig und um so unerklärlicher, als derselbe Adressat am 15., 19., 23. und 25. März Briefe vom gleichen Briefträger in Empfang genommen hatte. Die vom Adressaten gegen die Post-Verwaltung geltend gemachte Schadenersatzforderung im Betrage von Fr. 1000 wurde vor erster Instanz in der Höhe von Fr. 300 gutgeheissen; die zweite Instanz aber wies jede Ersatzforderung des Klägers ab, indem sie ausführte, dass das Postregalgesetz in Art. 16 [1]) klar und deutlich jede Verantwortlichkeit der Postverwaltung für nicht rekommandierte Briefe ausschliesse.

Dass für uneingeschriebene Briefpostgegenstände überhaupt nicht gehaftet wird, ist nicht etwa eine spezifisch schweizerische Norm; im Gegenteil, die Negation jeder Haftpflicht für diese Art Sendungen ist ein in den verschiedenen Postgesetzgebungen fast allgemein anerkannter Rechtssatz. Dies trifft zu für das deutsche Reichspostgesetz § 6 i. f.; dasselbe Resultat ergibt sich aus Art. 7/8 des Washingtoner Weltpostvertrages für den internationalen Verkehr. Das französische Gesetz [2]) spricht nur von einer Unverantwortlichkeit bezüglich der «*lettres affranchies et non chargées en cas de perte*» Die Gerichte klammerten sich nun an den Ausdruck «*perte*» in dem zitierten Gesetze, und so kommt es, dass nach ergangenen Entscheidungen in Frankreich die Verantwortlichkeit der Postverwaltung für einfache Briefe nur für den Fall nicht besteht, als dieselben unabsichtlich verloren gegangen sind. [3])

---

[1]) Art. 16 des Postregalgesetzes von 1849 hatte folgenden Wortlaut: „Für den Verlust oder die Verspätung nicht eingeschriebener Briefe und solcher Gegenstände, die ohne Wertangabe der Post aufgegeben werden, ... wird keine Entschädigung geleistet."

[2]) Gesetz vom 5 nivôse an V, art. 14 vide Meili, Haftpflicht, p. 60.

[3]) So Meili, Haftpflicht, p. 60.

Woraus erklärt sich nun aber dieses absolute Negationsprinzip in Bezug auf die Haftpflicht bei den einfachen Briefpostgegenständen? Der Bundesrat hat in seiner Botschaft zum Entwurfe vom 20. Juni 1874 die Ablehnung jeder Garantieverbindlichkeit bei diesen Sendungen mit den folgenden Worten zu rechtfertigen versucht:[1])

„Der Grundsatz hat für die Briefpost in allen Staaten unbedingte Geltung. Es ist dies nicht etwa blosse Billigkeits- oder Schicklichkeitsrücksicht, sondern eine conditio sine qua non des Bestandes irgend einer Briefpost, indem es zu den absoluten Unmöglichkeiten gehört, bei der Schnelligkeit der Beförderung und dem Umfange des Betriebes und mittelst Taxen von 10 Cent. für Beförderung auf Strecken bis 120 Stunden und mit Domizil-Bestellung im ganzen Umfange des Landes ausreichende Kontrolle zu erstellen und für jene Interessen Entschädigung zu gewähren, welche von dem Inhalte eines zu Verlust kommenden oder verspätet beförderten Briefes etwa abhängen. Die Briefpost ist dem Staate und dem öffentlichen Verkehr und für die Kulturzwecke unserer Zeit ein absolutes Bedürfnis und deren Leistungen sind bis jetzt mit solcher Vollständigkeit und mit gleicher moralischer Garantie noch von keinem Privatunternehmer erreicht worden. Allein eben in dieser staatlichen Eigenschaft liegt auch ihre Berechtigung, nicht zu Gunsten des Einzelnen Lasten zu übernehmen, die ihrer Existenz ganz zuwider sind."

Dieser Begründung des Bundesrates möchte ich die Ausführungen von Sanlaville[2]) entgegenhalten:

„Cette irresponsabilité de l'État peut sembler une disposition rigoureuse à l'égard du public, car on doit se rappeler que le transport des lettres ordinaires

[1]) B. B. 1874, Bd. II, p. 357.
[2]) Sanlaville, l. c. p. 60—61, no. 31.

constitue un monopole au profit de l'État; il en résulte que le public ne peut pas envoyer sa correspondance par un autre intermédiaire, qu'il n'a pas le choix du mode de transport. On peut également observer que, si les simples lettres missives et les autres objets de correspondance non chargés ou non recommandés ne peuvent pas en principe contenir de valeurs, à l'exception des timbres-poste, ils peuvent cependant avoir, dans maintes circonstances, une importance considérable. Les intérêts les plus graves peuvent être compromis ou même anéantis d'une manière irréparable par la perte, ou même par le simple retard d'une lettre missive ordinaire, ou d'autres objets confiés à la poste."

Gewiss muss man auch den Erwägungen des erstinstanzlichen Urteils in dem oben zitierten Genfer Falle beipflichten, wenn sie hervorheben, dass durch diese Negation der Haftpflicht das Publikum gegen eine Reihe von inkorrekten Handlungen der Postangestellten einfach wehrlos dastehe.[1])

M. E. kann man den Ausschluss jeder Garantieverbindlichkeit der Postverwaltung mit Bezug auf die einfachen Briefpostgegenstände nur gestützt auf die Tatsache motivieren, dass es dem Publikum freisteht, durch die Wahl einer andern Transportart, sei es die der Rekommandation, sei es die der Valorierung sich die nötigen Garantien für den Fall des Verlustes, der Beschädigung oder Verspätung zu schaffen. In Wirklichkeit hat aber der Absender an der bequemen Aufgabe und an der Portoersparnis das grössere Interesse als an der Gewissheit einer event. Ersatzverbindlichkeit der Postverwaltung. Wird sein allzugrosses Vertrauen, das er in die Postanstalt und die von ihm gewählte Transportart gesetzt hat, getäuscht, so hat er den Schaden seiner eigenen Fahrlässigkeit zuzuschreiben;

[1]) Meili, Haftpflicht, l. c. p. 65.

die Aufgabe einer Sendung als einfacher Briefpostgegenstand involviert eben zugleich einen Verzicht auf jeden Ersatzanspruch für den Fall ordnungswidriger oder Nichtzustellung. Immerhin wollen wir aber gleich hinzufügen, dass es eine weit getriebene Fiktion ist, wenn der Gesetzgeber verlangt, der Absender müsse das Negationsprinzip postalischer Haftpflicht in seiner ganzen Ausdehnung kennen; zumal dasselbe im Gesetz gar nicht direkt ausgesprochen ist. Dazu kommt, dass das allgemeine Zivilrecht den Bürger mit ganz gegenteiligen Normen vertraut macht; Art. 114 Abschn. 1 S. O. R. statuiert eine Nichtigkeit für jede zum voraus getroffene Verabredung, wodurch die Haftung für rechtswidrige Absicht oder grobe Fahrlässigkeit ausgeschlossen sein soll.

Gestützt auf die erwähnte Bestimmung des ius commune und auch in Rücksicht auf die französische Gerichtspraxis scheint mir, dass der Ausschluss jeder Haftpflicht bei den einfachen Briefpostsendungen wenigstens dann nicht zu billigen ist, wenn

1. dieselben überhaupt nicht spediert worden sind. In diesem Falle hat die Postanstalt, sei es dolos, sei es culpos ihre prinzipalen vertraglichen Verpflichtungen gar nicht erfüllt. Hier muss daher dem Absender das Recht eingeräumt werden, unter dem Gesichtspunkt der causa data, causa non secuta, wenigstens seine Vorleistung zurückzuverlangen. Meili führt aus, man könnte auch von einem selbständigen Delikte — losgelöst von den postalischen Eigentümlichkeiten — sprechen, das mit einer allgemeinen *actio injuriarum* zivilrechtlich verfolgt werden dürfte;[1])

2. dieselben aus Nachlässigkeit, Bequemlichkeit oder mangelnder Ortskenntnis des Zustellungspersonals nicht an die Adresse befördert, oder kurzer Hand an die Auf-

[1]) Meili, Reflexionen, p. 69.

gabepoststelle zurückgesandt werden. (Genfer Fall vom Jahr 1856).

De lege ferenda ist die Haftpflicht für die einfachen Briefpostgegenstände in der Ausdehnung zu befürworten, wie sie die von Meili angeführte Gerichtspraxis in Frankreich zur Anerkennung gebracht hat, m. a. W., *für nicht rekommandierte Briefpostgegenstände hat die Postverwaltung Ersatz zu leisten, sofern der Absender oder Empfänger zu beweisen vermag, dass dieselben absichtlich, oder in grobfahrlässiger Weise von der Post nicht befördert oder doch dem Adressaten nicht zugestellt wurden. In diesem Falle hat die Postverwaltung den wirklich erwachsenen Schaden zu ersetzen.*

II. Die Haftpflicht bei den rekommandierten Briefpostgegenständen.

Alle Briefpostgegenstände mit Ausnahme der Drucksachen, der abonnierten Zeitungen, der Zahlungsbefehle und Konkursandrohungen, sowie der mit Nachnahme belasteten Sendungen können unter Rekommandation (Einschreibung) aufgegeben werden. Die rekommandierten Briefpostsendungen müssen als solche vom Absender auf der Adresse bezeichnet sein und sie unterliegen neben der gewöhnlichen Portotaxe noch einer besonderen Rekommandationsgebühr von 10 Cent.[1])

Betreffend die Haftpflicht hat Art. 25 litt. a und f P. G. zwei fixe und unabänderliche Normalsätze aufgestellt; darnach beträgt die Entschädigungssumme:

1. 50 Fr., wenn ein rekommandierter Briefpostgegenstand verloren geht;
2. 15 Fr., wenn die Bestellung einer derartigen Sendung sich um mehr als 24 Stunden verspätet.[2])

[1]) Posthandbuch, § 112.

[2]) Bezüglich des alten Gesetzes cf. Meili, Haftpflicht, p. 66 – 67

Nach dem Washingtoner Weltpostvertrag wird bezüglich der rekommandierten Sendungen nur für Verlust gehaftet, aber bis zur höhern Gewalt; Art. 8 Ziff. 1 des Vertrages hat folgenden Wortlaut:

„Bei Verlust einer rekommandierten Sendung hat, den Fall höherer Gewalt ausgenommen, der Versender oder auf sein Begehren der Adressat, Anspruch auf eine Entschädigung von 50 Franken.“ [1])

Aus den angeführten Bestimmungen des schweizerischen Gesetzes folgt deutlich, dass in Bezug auf die rekommandierten Briefpostsendungen eine Ersatzpflicht der Postverwaltung für Beschädigungen nicht besteht; die Normalsätze beziehen sich nur auf den Fall des Verlustes oder der Verzögerung. Wir haben nun schon in anderem Zusammenhang erörtert, was unter dem Begriff postalischer Beschädigung zu verstehen ist, an dieser Stelle haben wir die Frage zu diskutieren, wann ein Verlust im Sinne von Art. 25 P. G. vorliege.

In Ermangelung anderweitiger gesetzlicher Vorschriften ist es am einfachsten, den allgemeinen frachtrechtlichen Begriff des Verlustes auch im Postrecht zu verwenden. Ein Verlust liegt darnach vor, wenn die Postanstalt nicht in der Lage ist, ihrer Aushändigungspflicht gegenüber dem Adressaten nachzukommen, weil sie die Sendung nicht mehr in ihrer Dispositionsgewalt hat. [2]) Es ist nun aber daran zu erinnern, dass die Postverwaltung nur für einen solchen Verlust aufzukommen hat, den sie oder die von ihr mit der Spedition beauftragte Transportanstalt **verschuldet** hat. [3]) Verlust einer Sendung liegt auch dann vor, wenn dem Adressaten bloss der Umschlag oder die

[1]) Nach § 10 des Reichspostgesetzes beträgt der Normalsatz 11 Thaler; für Beschädigung und Verzögerung wird kein Ersatz geleistet.

[2]) Schott, l. c. p. 334 und 355; Wirsing, l. c. p. 50—51.

[3]) P. G. Art. 30, litt. b., vide oben p. 143 ff.

Umhüllung ohne den Inhalt der Sendung zugestellt wird, denn die Intentionen des Absenders sowohl, als die der Postanstalt gehen dahin, den Gegenstand, der sich in der Umhüllung befindet, also den Inhalt (Wertpapiere, Dokumente, Akten u. s. w.) dem Adressaten zu übermitteln. Der Umschlag selber versieht nur einen nebensächlichen Dienst; er ist nötig aus postbetriebstechnischen Rücksichten; er schützt den Inhalt vor Beschädigung und vor Vernichtung; er bewahrt ihn auch vor neugierigen Augen, aber eine weitere Bedeutung kommt ihm sonst nicht zu.[1])

Wie, wenn die von der Postverwaltung als verloren erklärte Sendung nachträglich wieder aufgefunden wird?

Das deutsche Generalpostamt hatte in einem Falle, wo ein rekommandierter Brief verschwunden war und erst 14 Tage später wieder aufgefunden wurde, wegen „Verlustes" des Briefes Ersatz geleistet, weil die gewöhnlichen Ermittlungen erschöpft waren und der Absender bereits vor dem Wiederauffinden des Briefes amtlich davon benachrichtigt war, dass derselbe verloren gegangen sei.[2])

Leider wird nirgends im Postregalgesetz eine Frist statuiert, nach deren Ablauf der Absender das Recht hätte, die Postverwaltung wegen Verlust der Sendung in Anspruch zu nehmen. In dieser Beziehung könnte das Eisenbahntransportgesetz dem Postregalgesetz als Beispiel dienen; in Art. 33 des genannten Gesetzes wird nämlich eine præsumptio iuris et de iure für den Verlust des Frachtgutes aufgestellt; Art. 33 lautet:

> „Der zur Klage Berechtigte kann das Gut ohne weitern Nachweis als in Verlust geraten betrachten, wenn sich dessen Ablieferung um mehr als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist verzögert."

[1]) Cf. Wirsing, l. c. p. 53—57.

[2]) Verfügung des Gen. Postamtes von 1874 vide Dambach p. 54.

Diese eisenbahnrechtliche Bestimmung sollte bei einer zukünftigen Revision des Postregalgesetzes nicht ausser Acht gelassen werden.

So lange keine Frist für die berechtigte Annahme des Verlustes statuiert wird, kann es zweifelhaft sein, ob man es gegebenen Falles mit einem wirklichen Verlust oder mit einer blossen Verzögerung zu tun habe; selbstverständlich wird die Postanstalt immer geneigt sein, sich auf das letztere Faktum, als auf das ihr vorteilhaftere zu berufen. Hat indessen die Postverwaltung den Absender vom Verluste seiner Sendung benachrichtigt, so hat dadurch der letztere ein Klage gegen die Post auf Ersatz wegen Verlustes erworben; die Entschädigungssumme muss ihm daher auch dann ausbezahlt werden, wenn die Sendung nachträglich wieder aufgefunden wird. Ist die Entschädigungssumme bereits entrichtet worden, so kann dieselbe von der Post gegen Ueberlassung des wiederaufgefundenen Objektes an den Absender nicht zurückgefordert werden. Dagegen kann in einem solchen Fall der Absender verlangen, dass ihm die Sendung, welche sein Eigentum geblieben ist, gegen Rückzahlung des Ersatzbetrages ausgehändigt werde; er ist überdies noch berechtigt, von der Entschädigungssumme den für Verspätung fixierten Betrag zurückzubehalten.[1])

Was nun den Ersatzanspruch selbst anbetrifft, so handelt es sich hier um eine præsumptio iuris et de iure für den Wert der rekommandierten Sendung; es steht der Postverwaltung also nicht zu, durch Gegenbeweis darzutun, dass der wirkliche Wert der Sendung geringer war und dann nur diesen zu ersetzen; die Entschädigung wird überhaupt nicht abhängig gemacht vom faktischen Eintritt des Schadens. Umgekehrt kann aber der Absender auch niemals einen höhern Schadenersatz beanspruchen als den Betrag des Normalsatzes; dies ist die Kehrseite der Me-

[1]) Cf. über die Frage des Verlustes Wirsing, l. c. p. 59—60.

daille. Sollte der Absender in einem rekommandierten Briefe Wertpapiere im Betrage von tausenden von Franken der Post zum Transport übergeben haben, so hat er im Verlustfalle immer nur Anspruch auf eine Entschädigung von 50 Fr. .

Diese Art der Haftpflichtnormierung hat unstreitig ihre grossen Vorteile; durch die Fixierung eines stabilen Normalsatzes für den Fall des Verlustes oder der Verspätung wird den langwierigen Auseinandersetzungen über den wirklichen Wert der Sendung zum vorne herein die Spitze abgebrochen. Das System leidet aber auch an etwelchen Nachteilen, denn wie wir gezeigt haben, enthält jener Normalsatz eine an sich unbegründete Begrenzung der Haftpflicht und es kann der Schaden in einzelnen Fällen sehr bedeutend werden. Oft scheut der Absender das höhere Porto, das er bei richtiger Valorierung seiner Sendung zu entrichten hätte, er weiss, dass schon bei der von ihm gewählten Speditionsart die Postanstalt die grösstmögliche deligentia mit Bezug auf Transport und Zustellung beobachten werde, wozu also unnötige Mehrausgaben. [1])

Selbstverständlich kann der Absender den Normalsatz von 50 Fr. dann nicht beanspruchen, wenn etwa die Sendung durch den verzögerten Transport verdorben, wertlos oder doch ihr Transport ganz überflüssig geworden ist.

Z. B. eine Postsendung enthielt Manuskripte, die an einer Versammlung hätten vorgelegt werden sollen, sie kommen aber erst nach Schluss der Versammlung mit einer Verzögerung der Lieferfrist um mehr als 24 Stunden an. In diesem Falle muss sich der Absender natürlich mit dem Normalsatz von 15 Fr. begnügen.

Das Bundesgericht hat endlich im Jahre 1877 in einem nicht amtlich publizierten Urteil entschieden, dass

[1]) Cf. darüber Meili, Haftpflicht, p. 73—74.

der Absender einer unter Rekommandation aufgegebenen und zu Verlust gekommenen Sendung nicht Anspruch auf Ersatz des wirklich erlittenen Schadens habe, wenn dieselbe durch Nachlässigkeit eines Postbeamten als gewöhnliche Sendung behandelt wurde. In den Erwägungen wird betont, dass die Kläger bei der Aufgabe der rekommandierten Sendung gewusst haben, resp. hätten wissen sollen, dass für den Verlust derselben nur die fixe Vergütung von Fr. 50 (die Sendung repräsentierte einen Wert von Fr. 3590) geleistet werde. Der Entscheid ist kaum anfechtbar, der Absender kann doch unmöglich zu dem Beweis zugelassen werden, dass der Schaden infolge der unrichtigen und vertragswidrigen Auswahl der Transportart durch die Postaufgabestelle entstanden sei. Im vorliegenden Falle kam hinzu, dass die Absender an der unrichtigen Spedition zu einem grossen Teil mitschuldig waren.

III. Die Haftpflicht bei den valorierten Sendungen.

Gestützt auf Art. 15 litt. a P. T. G. werden alle Sendungen mit deklariertem Wert als *Fahrpoststücke* behandelt. Die postalische Valorierung oder Deklaration wurde früher vielfach unter die Figur der Versicherungsverträge gestellt; diese Konstruktion passt indessen heute einzig noch für die russische Postgesetzgebung.[1]) Dass es sich nach dem schweizerischen Postregalgesetz bezüglich der Valorierung um einen Versicherungsvertrag nicht handeln kann, geht unzweifelhaft daraus hervor, dass das Hauptmerkmal dieser Vertragsfigur durch Art. 30, litt. b, P. G. ausdrücklich negiert wird, nämlich die Haftung des Versicherers für casus und vis maior. Auch darin kann nicht ein Anhalt für einen Versicherungsvertrag gefunden werden, dass in Art. 18 P. T. G. die Werttaxe als eine Versicherungsgebühr bezeichnet wird. Das Porto, das für die

[1]) Meili, Vorlesungen über Verkehrs- und Transportrecht (1899).

deklarierten Sendungen entrichtet werden muss, unterscheidet sich prinzipiell nicht von dem gewöhnlichen Porto, es ist nur quantitativ höher,[1]) ähnlich wie bei den rekommandierten Sendungen. Die Valorierung ist nichts anderes als eine im voraus geschehene Schätzung des zu vergütenden Schadens, eine aestimatio des id quod interest.[2]) Die Haftpflicht der Postverwaltung resultiert also m. a. W. nicht aus einem besondern Nebenvertrag in Form einer Assekuranzobligation, sondern sie ist die Folge des vom Absender mit der Postanstalt eingegangenen Posttransportvertrages. Wie Meili ausführt,[3]) erklärt sich die Natur eines Doppelvertragsverhältnisses, wie es von verschiedenen Schriftstellern befürwortet wird, aus der Tatsache, dass die Postanstalten, unabhängig vom ius cogens des Zivilrechtes, eine rechtliche Sonderstellung einnahmen und so dazu kamen, bei der Uebernahme einer wirklichen und ernsthaften Haftpflicht auch eine besondere Gebühr zu erheben, der dann ein besonderer Name verliehen wurde. Dieser Name ist eben die Bezeichnung der **„Versicherungsprämie."** [4])

Die Entrichtung eines höhern Porto für den Transport valorierter Sendungen ist deswegen gerechtfertigt, weil es sich hier um einen Posttransportvertrag handelt, bei dem die Postverwaltung diejenige Garantie zu übernehmen hat, die im allgemeinen Zivilrecht jedem Fracht-

---

[1]) Meili, Haftpflicht, p. 77; dieser Ansicht pflichtet jetzt auch Dambach bei, p. 80.

[2]) Laband, l. c. p. 92, Note 4. Von einem Versicherungsvertrag spricht Gad, l. c. p. 56 und Wirsing, l. c. p. 63; die übrige Litteratur vide bei Schott, l. c. p. 556/557.

[3]) Meili, Haftpflicht, p. 77 und Muggli, l. c. p. 22/23.

[4]) Dass es sich beim Transport valorierter Sendungen um einen Versicherungsvertrag handle, scheint auch die Auffassung der Redaktoren des Washingtoner Weltpostvertrages zu sein, indem mehrfach von einer Versicherung des Wertbetrages gesprochen wird; cf. das Uebereinkommen betreffend den Austausch von Briefen und Schachteln mit Wertangabe Art. 1, Ziff. 1 und Art. 4, Ziff. 4.

führer aufgebürdet wird. Im Gegensatz dazu repräsentiert der gewöhnliche Posttransportvertrag ein noch ganz unentwickeltes, oder besser, ein verkümmertes Vertragsgebilde; dem Verzicht auf ein genügendes Entgelt auf Seite der Postverwaltung entspricht auf Seite des Absenders ein Verzicht auf die Geltendmachung derjenigen Rechte, die bei einem normalen Transportvertrag dem Absender sonst zustehen würden.[1])

In Bezug auf valorierte Sendungen leistet die Postverwaltung in nachstehender Weise Garantie:

1. Den Betrag der Wertdeklaration im Verlustfalle, sofern die Postverwaltung nicht beweist, dass der Gegenstand zur Zeit des Verlustes einen geringern Wert hatte. (P. G. Art. 25, litt. c und Art. 27, Abschn. 1.)
2. Ersatz des wirklichen Schadens im Falle einer Beschädigung, höchstens aber den Betrag der Wertdeklaration. (P. G. Art. 25, litt. c.)[2])
3. Fr. 15, wenn sich die Bestellung einer valorierten Sendung um mehr als 24 Stunden verspätet. (P. G. Art. 25, litt. g.)

Wenn ein Brief oder eine Schachtel mit Wertangabe verloren geht, spoliiert oder beschädigt wird, so hat nach dem Washingtoner Weltpostvertrag der Absender, oder auf sein Verlangen der Adressat Anspruch auf eine dem wirklichen Betrage des Verlustes, der Spoliation oder der Beschädigung entsprechenden Vergütung; die Entschädigung darf aber in keinem Falle den angegebenen Wertbetrag übersteigen.[3])

1. Die unter No. 1 angeführte Haftpflichtnormierung könnte den Schein erwecken, als befände sich die Post-

[1]) Gleicher Meinung ist Muggli, l. c. p. 23.

[2]) Cf. damit § 9 des Reichspostgesetzes.

[3]) Uebereinkommen betreffend den Austausch von Briefen und Schachteln mit Wertangabe, Art. 12, Ziff. 1.

verwaltung in einer sehr bevorzugten Stellung gegenüber dem Absender. Während es nämlich der Postverwaltung unbenommen bleibt, eine geringere Entschädigungssumme auszubezahlen, sofern sie nur beweist, dass das verlorne Objekt einen geringern Wert hatte, als die Deklaration angab, so ist umgekehrt dem Absender dieser Weg versperrt. Er kann auch dann eine höhere Entschädigung nicht fordern, wenn er den Beweis zu erbringen im Stande wäre, dass die zu Verlust gekommene Sendung einen höhern Wert gehabt habe. Der Betrag der Wertdeklaration bildet also m. a. W. das Maximum der Entschädigungssumme, die der Absender überhaupt fordern kann. Die Besserstellung der Postverwaltung kann nun allerdings dann nicht geleugnet werden, wenn man von der Annahme ausgeht, dass die Valorierung auf einem beiderseitigen Einverständnis und auf einem Vertrag zwischen Post und Absender beruhe.[1]) Diese Ansicht ist aber unrichtig und entspricht auch nicht der Wahrheit der Tatsachen, denn schon aus posttechnischen Gründen ist es rein unmöglich, irgend eine Kontrolle über die Richtigkeit der erfolgten Taxation einer verschlossenen Sendung auszuüben. Die scheinbar ungleiche Stellung zwischen Post und Absender erklärt sich leicht, wenn man davon ausgeht, *dass die Deklaration auf einem einseitigen Akte des Absenders* beruhe, alsdann begreift man auch, dass der Postverwaltung der Beweis dafür reserviert werden muss, dass die vom Absender vorgenommene Taxation mit dem wahren Werte der Sendung zur Zeit des Verlustes nicht übereinstimme. Wenn nun einerseits der Absender niemals zum Beweis des höhern Wertes der Sendung zugelassen wird, so wird andererseits die günstige Position der Postverwaltung dadurch beseitigt, dass sie ihrerseits die Höhe des Schadens darzutun hat, falls sie

---

[1]) Cf. Meili, Haftpflicht, p. 79; Gad, l. c. p. 56 ff. und Gareis: „Handelsrecht“ (5. A. 1896), p. 513.

im Prozesse die Einrede zu hoher Valorierung der Sendung erheben will. Diese Umkehrung der Beweislast bietet für den Absender unstreitig einen grossen Vorteil und in dieser Beweislastverteilung liegt auch gerade die Pointe der Deklaration, denn nach ius commune hat sonst derjenige die Höhe des Schadens zu beweisen, der die Schadenersatzklage anstellt. So ist in Wirklichkeit der Betrag der Wertdeklaration im Verlustfalle fast immer entscheidend, denn in den meisten Fällen wird der Postverwaltung der schwierige Beweis des Minderwertes misslingen.

Aus Art. 12 des Weltpostvertrages geht nicht genau hervor, wer den Beweis für die Höhe des Schadenersatzes zu erbringen habe, offenbar folgt aber aus dem Wesen der Deklaration, dass die haftpflichtige Postverwaltung den geringern Wert der Sendung nachzuweisen habe, wenn sie die Höhe der Deklaration nicht anerkennen will.

Wir haben oben hervorgehoben, dass die Postverwaltung nur im Falle des Verlustes zum Beweis des Minderwertes zugelassen werde, umgekehrt hatte das alte Gesetz diese Möglichkeit nur im Beschädigungsfalle statuiert.[1]) Heute kann kein Zweifel darüber bestehen, dass die Postverwaltung nur im Verlustfalle sich auf diese Fakultät berufen kann; diese Tatsache ergibt sich richtigerweise aus Art. 27 P. G. und Art. 108, litt. b T. O. Die Einschränkung auf den Verlustfall ist auch eher zutreffend, denn hier ist die Post viel mehr, als im Falle der Beschädigung, der Gefahr ausgesetzt, durch übermässig hohe Wertdeklarationen ausgebeutet zu werden.

Gelingt es der Postverwaltung, den schwierigen Beweis zu erbringen, dass die zu Verlust gekommene Postsendung im Momente des Verlustes einen geringern Wert repräsentiert habe, als den Betrag der Wertdeklaration, so hat sie nur jenen geringern Betrag zu leisten. Die

[1]) Bezüglich des Gesetzes von 1849 vide Muggli, l. c. p. 43.

Frage ist nun aber die: Was ist unter dem geringern Wert zur Zeit des Verlustes des Gegenstandes zu verstehen?

Durch die Valorierung will der Absender sein Interesse an der Sendung ziffermässig fixieren; der Betrag der Wertdeklaration bedeutet also m. a. W. die Grösse desjenigen ökonomischen Nachteils, den der Absender durch den Verlust der Sendung erleidet. Aus dieser Auffassung dürfte deutlich hervorgehen, dass die Postverwaltung nicht bloss den gemeinen Wert des valorierten Gegenstandes zu ersetzen habe, wie dies allerdings § 8.$_1$ des deutschen Postgesetzes zu Gunsten der Reichspostverwaltung statuiert hat. Die Bestimmung lautet:

„Beweist jedoch die Postverwaltung, dass der angegebene Wert den gemeinen Wert der Sache übersteigt, so hat sie nur diesen zu ersetzen."

Auch nach dem Weltpostvertrag muss beim Verlust valorierter Sendungen nur eine dem **wirklichen Betrage des Verlustes** entsprechende Vergütung geleistet werden.[1])

M. E. hat die schweizerische Postverwaltung nur dann nicht den ganzen Betrag der Wertdeklaration zu ersetzen, wenn sie den Beweis zu leisten vermag, dass das ganze **id quod interest des Absenders** zur Zeit des Verlustes geringer gewesen sei, als der Betrag der Wertdeklaration. Diese Forderung resultirt als theoretisch richtige Konsequenz aus dem Wesen der Wertdeklaration; sie ist auch praktisch realisiert worden im alten Eisenbahntransportgesetz vom 20. März 1875;[2]) Art. 26.$_2$ desselben bestimmte:

„Eine Reduktion dieses Betrages (der Wertdeklaration) kann die Bahnverwaltung nur fordern, wenn

[1]) Uebereinkommen betreffend den Austausch von Briefen etc. Art. 11, Ziff. 1.

[2]) Vide oben p. 51.

sie nachweist, dass derselbe sich höher herausstellen würde, als bei Anwendung der Grundsätze des Art. 25, und überdies nach den obwaltenden Umständen kein individuelles Interesse, welches die höhere Wertangabe rechtfertigen könnte, anzunehmen ist."

Das neue Eisenbahntransportgesetz hat nun allerdings im Einklang mit der internationalen Eisenbahnfrachtkonvention,[1]) aber auch nur im Interesse eines intern und international gleichen Eisenbahnrechtes, die Bestimmung des alten Gesetzes abgeändert. In Art. 38 des jetzigen Gesetzes wird dem Berechtigten der Beweis für das Vorhandensein und das Quantitativ eines höhern oder weitern Schadens auferlegt, soweit ein solcher über den gemeinen Wert hinausgeht; man misst also in dieser Beziehung der Wertdeklaration nun hier keine Bedeutung mehr zu.

2. Anders gestaltet sich die Ersatzpflicht im Beschädigungsfalle, hier muss nur der **wirkliche Schaden** ersetzt werden. Wir haben bereits oben darauf hingewiesen, dass es sich bei der postalischen Valorierung nicht um einen Versicherungsvertrag handle und die Berechnung des Schadenersatzes hat daher auch nicht nach den Grundsätzen des Versicherungsrechtes zu erfolgen. Ist eine Beschädigung eingetreten, so muss, ganz unabhängig von der Taxation, die Höhe des wirklichen Schadens ermittelt werden, die Deklaration selber bedeutet nur das Maximum der Entschädigung. Wird also eine Sendung mit Fr. 100 deklariert, sie repräsentiert aber einen Wert von Fr. 200 und es tritt eine Schädigung zur Hälfte ein, so muss richtiger Weise ein Betrag von Fr. 100 ersetzt werden.

3. Die Haftpflicht im Falle von Verspätung valorierter Sendungen ist in derselben Weise geordnet, wie für alle Fahrpostsendungen überhaupt. Es wird in allen Fäl-

[1]) Eisenbahnfracht-Konvention, Art. 38.

len, handle es sich um einen Wertbrief oder um ein ganz minderwertiges Paket, bei einer Verzögerung der Lieferfrist um mehr als 24 Stunden eine einmalige und fixe Entschädigung von Fr. 15 ausbezahlt. Eine Deklaration des Interesses für Verspätungen, wie sie in Art. 40 des Eisenbahntransportgesetzes eingeführt worden ist, hat leider im Postregalgesetz keinen Raum gefunden, wie wohl eine solche auch im Posttransportverkehr äusserst wünschbar wäre.

Wie, wenn durch den verzögerten Transport der Sendung der Inhalt ganz oder teilweise verdorben oder zu Grunde gegangen ist, kann dann neben dem Ersatzanspruch wegen Verspätung auch noch ein solcher wegen Beschädigung geltend gemacht werden?

Im bundesrätlichen Entwurf von 1874 wurde hierüber in Art. 19, litt. b bestimmt:

> „In diesem Falle (der Verspätung) wird eine weitere Entschädigung nur dann verabfolgt, wenn die Sache durch die von der Postverwaltung verschuldete Verspätung verdorben ist oder ihren Wert ganz oder grossenteils verloren hat. Auf eine Veränderung des Kurses oder markgängigen Preises wird jedoch hierbei keine Rücksicht genommen."

Wenn auch die erwähnte Bestimmung des 1874er Entwurfes nicht in das Gesetz von 1893 übergegangen ist, so hat dennoch die Postverwaltung für den wirklich eingetretenen Schaden aufzukommen, der durch die schuldhafte Verzögerung der Lieferfrist herbeigeführt worden ist. Hier handelt es sich lediglich um eine bestimmte Erscheinungsform der Haftpflicht für Beschädigungen valorierter Sendungen. Die Verzögerung muss aber zweifellos für den Schaden kausal gewesen sein, und der Kausalzusammenhang ist vom Absender nachzuweisen.

Nach dem Washingtoner Weltpostvertrag wird den Vereinsländern auch bezüglich valorierter Sendungen in

keiner Weise eine Haftpflicht für Verspätung der Lieferzeit überbunden.

Man sieht, dass das Publikum bei der Verzögerung von Postsendungen überall sehr schlimm gestellt ist; hier muss entschieden eine energische Haftpflicht der Postanstalten angestrebt werden. Den Gegnern einer derartigen Ausdehnung des Postgarantierechtes möchte ich die nachstehenden Aeusserungen Meilis entgegenhalten:[1])

> „Heutzutage kann sich die Postverwaltung mit Grund der Haftpflicht aus Verspätungen nicht mehr entziehen. In der modernen Zeit ist dafür gesorgt, dass die Transportanstalten in der Abwicklung ihrer Pflichten die strengste Pünktlichkeit beobachten, die Posten publizieren ihrerseits die Aufgabezeit, die Ankunftszeit etc., und das ganze Netz des Transportverkehrs ist in den einzelnen Staaten unter der Macht einer einheitlichen Anordnung fein gegliedert und alle Fäden laufen in systematischer Reihenfolge ineinander ein. Liegen gerechtfertigte Ausnahmen der Verspätung vor, so mag die Postanstalt sie konstatieren."

Art. 27, Abschn. 2 P. G. statuiert schliesslich diejenigen zivil- und strafrechtlichen Konsequenzen, die im Falle betrüglicher Ueberdeklaration den Absender treffen. Gelingt nämlich der Postanstalt der Nachweis, dass der Absender in betrügerischer Absicht seine Sendung zu hoch deklariert habe, so verliert der letztere seinen ganzen Anspruch auf Schadenersatz und er wird zudem wegen Betrug bestraft.[2]) Die Postverwaltung wird indessen kaum je in der Lage sein, den Beweis eines Betruges zu erbringen, denn der Absender kann im gegebenen Falle sich leicht dadurch aus der Schlinge ziehen, dass er das Affektionsinteresse vorschützt, oder sich auf einen Irrtum beruft.

[1]) Meili, Haftpflicht, p. 87.

[2]) Dasselbe gilt nach Art. 9, Ziff. 1 des Uebereinkommens betreffend den Austausch von Briefen und Schachteln mit Wertangabe.

IV. Die Haftpflicht bei den gewöhnlichen Fahrpoststücken.[1])

Die Entschädigungspflicht der Postverwaltung bei den gewöhnlichen Fahrpostsendungen im Verlust-, Beschädigungs- oder Verspätungsfalle ist immer eine reduzierte. Sie erinnert teilweise an die Garantieverbindlichkeit bei den rekommandierten Brietpostsendungen, indem auch hier wieder der fixe und unabänderliche Normalsatz zur Anwendung gelangt. Das Gesetz regelt die Ersatzpflicht der Postverwaltung in nachstehender Weise:

1. Für den Verlust einer Fahrpostsendung höchstens Fr. 15 per kg. (P. G. Art. 25, litt. b.)
2. Für die Beschädigung Vergütung des wirklichen Schadens, höchstens aber des für den Verlust der ganzen Sendung vorgesehenen Betrages. (P. G. Art. 25, litt. e.)
3. Für die Verspätung der Lieferfrist um mehr als 24 Stunden Fr. 15. (P. G. Art. 25, litt. g.)

1. Im Falle des Verlustes einer gewöhnlichen Fahrpostsendung bildet der Normalsatz das Maximum der Entschädigung; der Absender kann daher auch dann keinen höhern Ersatzanspruch als Fr. 15 pro kg. geltend machen, wenn er den Beweis erbringen würde, dass sein Schaden ein weit grösserer gewesen sei. Umgekehrt steht aber hier der Postverwaltung der Beweis dafür offen, dass der Wert der zu Verlust gekommenen Sendung pro kg. geringer gewesen sei, als der Normalsatz von Fr. 15. Diese Beweismöglichkeit zu Gunsten der Postverwaltung ergibt sich klar aus der Fassung von Art. 25, litt. b P. G., an welcher Stelle von einer Entschädigung von „höchstens Fr. 15 pro kg." gesprochen wird. Wir haben es also hier, anders als beim Normalsatz rekommandierter Sendungen, mit einer blossen praesumptio iuris zu tun, die durch Gegenbeweis der Post beseitigt werden kann.

[1]) Cf. darüber Muggli, l. c. p. 50/51.

Noch bedeutend knapper ist die Ersatzpflicht beim Verlust gewöhnlicher Poststücke im Weltpostvertrag[1]) geregelt. Es wird zwar anfänglich gesagt, dass sowohl im Verlust- als Beschädigungsfalle der wirkliche Schaden ersetzt werden müsse, nachher aber hinzugefügt, dass die Entschädigung den Betrag von Fr. 25 nicht übersteigen dürfe.

2. Bei einer Beschädigung muss der wirklich eingetretene Schaden vergütet werden, es ist aber zu berücksichtigen, dass die Entschädigung Fr. 15 pro kg. der ganzen Sendung nicht übersteigen darf. Die Höhe des Schadens hat der Absender darzutun, dies ergiebt sich aus allgemeinen Beweisgrundsätzen; natürlich steht aber auch hier der Postverwaltung der Beweis offen, dass der Wert der Sendung den Betrag des Normalsatzes nicht erreiche.

Bezüglich der Berechnung des Schadenersatzes entsteht nun die Frage, ob entweder die ganze Sendung als ein unteilbares Ganzes angesehen, oder ob blos das Gewicht der einzelnen beschädigten Objekte ins Auge gefasst werden solle.[2])

Entscheidend ist jedenfalls, dass der Aufgabeposstelle nicht gewisse Bestandteile eines Paketes zum Transport übergeben werden, das Paket muss vielmehr als einheitliche Sendung an den Destinationsort befördert werden; das Gesetz sagt auch ausdrücklich, die Entschädigung werde gewährt in Rücksicht auf die ganze Sendung. Der aufgeworfenen Streitfrage kommt indessen eine grössere Bedeutung nicht zu, weil durch die niedrige Fixierung des Normalsatzes der Absender im einen wie im andern Falle um weit mehr geschädigt wird, als der Normalsatz beträgt.

Für den Fall der Verzögerung der Lieferfrist bei den gewöhnlichen Fahrpost-Sendungen gelten dieselben

[1]) Vertrag, betreffend die Auswechselung von Poststücken, Art. 13, Ziff. 1.

[2]) Cf. das Nähere bei Meili, Haftpflicht, p. 90—92 und Wirsing, l. c. p. 71.

Sätze, wie wir sie bezüglich der Verspätung valorierter Sendungen angeführt haben.

Trotzdem der Normalsatz, der im Beschädigungs- und Verlustfalle gewöhnlicher Fahrpoststücke zur Anwendung gelangt, für das Publikum **eine offenbar unzureichende Entschädigung** bedeutet, so darf man dieser Fixierung postalischer Haftpflicht dennoch die Existenzberechtigung nicht absprechen. Wie bei den einfachen Briefpostgegenständen durch das Mittel der Rekommandation, so hat es hier der Absender in der Hand durch Valorierung des Fahrpoststückes sich vor einem allfälligen empfindlichen Schaden zu schützen. Legt er das Hauptgewicht auf ein geringes Porto, so muss er eben mit der kargen Entschädigung vorlieb nehmen, wenn sein Vertrauen, das er der Postanstalt für eine sorgfältige Geschäftsbesorgung entgegengebracht hat, getäuscht wird. Hält man allerdings daran fest, dass die Postverwaltung, wie jeder Privatmann oder jede Privatgesellschaft für die Folgen einer kontraktwidrigen Erfüllung ihrer vertraglichen Verpflichtungen tenent sein solle, so ist die Ersatzverbindlichkeit bezüglich der Fahrpostsendungen ohne Valorangabe eine ungenügende und ungerechte; Meili erblickt in dieser postsonderrechtlichen Normirung sogar ein weitgehendes Attentat auf die allgemeinen Rechtsgrundsätze.[1]) Richtiger wäre es jedenfalls gewesen, man hätte mit dem Normalsatz nur das Minimum der Entschädigung fixiert und dann dem Absender das Recht eingeräumt, einen höhern oder weitern Schaden, jedoch nicht über den gemeinen Wert der Sendung hinaus, nachzuweisen.

Wird bei gewöhnlichen Fahrpostsendungen ein Schaden durch die widerrechtliche Handlung eines Dritten herbeigeführt, so kann der geschädigte Absender, gestützt auf die generelle actio culpae (S. O. R. Art. 50) vom Dritten vollen Ersatz des Schadens beanspruchen; der Be-

[1]) Meili, Haftpflicht, p. 94.

klagte ist also nicht befugt, sich auf die reduzierte Entschädigungspflicht der Postverwaltung zu berufen.[1])

Wir wollen endlich nicht unerwähnt lassen, dass nach Art. 26 P. G. der Absender eines Fahrpoststückes, einer rekommandierten Sendung, eines Einzugsmandates oder einer mit Nachnahme belasteten Sendung im Verlustfalle von der Postverwaltung die Rückerstattung der bezahlten Posttaxen verlangen kann. Wir haben aber in anderem Zusammenhang ausgeführt, dass es durchaus nur Rechts- und Billigkeitsrücksichten entsprechen würde, wenn die Restituierung der Portoauslagen im Verlustfalle ganz allgemein Anerkennung fände. Nach dem Washingtoner Weltpostvertrag gilt dies nur beim Verlust von Poststücken[2]) und valorierten Sendungen.[3])

---

[1]) Damhach, l. c. p. 85; Meili, Haftpflicht, p. 93/94.

[2]) Vertrag betreffend die Auswechslung von Poststücken, Art. 13, Ziff. 1.

[3]) Uebereinkommen betreffend den Austausch von Briefen und Schachteln mit Wertangabe, Art. 12, Ziff. 1.

6. Abschnitt.

Die Haftpflicht bei den Geldgeschäften.

I. Die Haftpflicht bei den Einzugsmandaten.

Nach früher gemachten Erörterungen handelt es sich bei der Uebernahme von Inkasso-Aufträgen durch die Postanstalten um ein Mandatsverhältnis zwischen Post und Absender.[1]) In Bezug auf die Haftpflicht bei den Einzugsmandaten muss prinzipiell unterschieden werden:

1. **Der Transport des Formulars.** Hier übernimmt die Postverwaltung diejenige Garantie, wie sie bezüglich der rekommandierten Briefpostsendungen geordnet ist. Darnach hat der Berechtigte Anspruch
   a. auf eine Entschädigung von Fr. 50 im Verlustfalle (P. G. Art. 25, litt. a);
   b. auf eine solche von Fr. 50, wenn sich die Bestellung des Mandatformulars um mehr als 24 Stunden verspätet (P. G. Art. 25, litt. f).

2. **Der Inkasso des Mandatbetrages.** In diesem Falle leistet die Postverwaltung Garantie für den vollen Ersatz. (P. G. Art. 25, litt. d.)

In dem Washingtoner Uebereinkommen betreffend den Dienst der Einzugsmandate wird, mit Ausnahme der Haftpflicht für Verspätungen, die Garantieverbindlichkeit in ähnlicher Weise fixiert. Art. 10 (Ziffer 1 und 3) sagt:

> „Im Falle des Verlustes eines rekommandierten Briefes, welcher zum Einzug bestimmte Wertpapiere enthält, wird dem Auftraggeber, den Fall höherer

[1]) Vide oben p. 96 ff.

Gewalt ausgenommen, unter den im Hauptvertrage festgesetzten Bedingungen eine Entschädigung von Fr. 50 bezahlt. . . .

Im Falle des Verlustes eingezogener Geldbeträge ist diejenige Verwaltung, deren Dienst der Verlust zuzuschreiben ist, zur vollen Erstattung der verloren gegangenen Summen verpflichtet."

Da für den Transport der Einzugsmandate, sowohl nach dem schweizerischen Postregalgesetz, als auch nach dem Weltpostvertrage die rekommandierte Aufgabe vorgeschrieben, und auch nur nach Massgabe der rekommandierten Briefpostgegenstände gehaftet wird, so ist dem Absender die Möglichkeit genommen, durch Valorierung sein grösseres Interesse an der ordnungsmässigen Zustellung des Mandatbriefes zu dokumentieren.

Für den einkassierten Mandatsbetrag hat die Postverwaltung volle Garantie zu leisten. Dies entspricht dem Umstande, dass die Post Eigentümerin des beim Schuldner erhobenen Geldes geworden ist. Dagegen haftet die Post nicht für den Fall verspäteter Auszahlung der Summe an den Mandanten, es wird ja mit Bezug auf die Garantieverbindlichkeit grundsätzlich zwischen Transport und Inkasso unterschieden, und der Normalsatz für verspätete Lieferfrist findet nach dem klaren Wortlaut des Gesetzes nur auf das Transportverhältnis Anwendung.

Nach Art. 67, Ziff. 2 T. O. hat der Absender das Recht, auf dem Mandatsformular für die Eventualität der Zahlungsverweigerung dem Zustellungsbeamten besondere Direktiven zu erteilen. So kann er anordnen:

1. dass das Mandat nebst Beilagen nach erfolglos gebliebener Vorweisung sofort retourniert werde,
2. dass dasselbe einem Protestbeamten behufs Aufnahme des Wechselprotestes (wenn es protestable Papiere enthält) übergeben werde,

3. dass dasselbe dem zuständigen Betreibungsamt behufs Anhebung des Betreibungsverfahrens (wenn es sich um andere Forderungstitel handelt) zugestellt werde,
4. dass das Einzugsmandat zur Vornahme der Betreibung des Schuldners einer bestimmt bezeichneten Drittperson eingehändigt werde.

Was für Rechte stehen nun dem Mandanten zu Gebote, wenn die Postverwaltung diese ihr überbundenen Pflichten gar nicht oder nur sehr mangelhaft erfüllt. Hier kommt so recht deutlich die privilegierte Stellung der Staatspostanstalt zum Ausdruck. In all' diesen Fällen werden die allgemeinen Mandatsgrundsätze über Bord geworfen, das postalische ius speciale erteilt der Verwaltung in ihrer Stellung als Mandatar zum vorne herein Absolution für jede, zu Ungunsten des Mandanten begangene Nachlässigkeit.

Während in Art. 396 S. O. R. die Haftpflicht des Mandatars im vollen Umfange mit folgenden Worten fixiert ist:

> „Der Beauftragte ist dem Auftraggeber für getreue und sorgfältige Ausführung des ihm übertragenen Geschäftes haftbar; er hat dasselbe persönlich zu besorgen, ausgenommen, wenn er zur Uebertragung an einen Dritten ermächtigt oder durch die Umstände genötigt ist,"

statuiert die Posttransportordnung in geradezu verblüffender Weise eine absolute Unverantwortlichkeit der Postverwaltung für die oben aufgezählten, ihr obliegenden Mandatspflichten. Art. 109, Ziff. 3 T. O. lautet:

> „Abgesehen von der bereits erwähnten Haftpflicht (p. 179) wird eine weitergehende Garantie, insbesondere für rechtzeitige Vorzeigung des Einzugsmandates beim Schuldner, rechtzeitige Uebermittlung desselben an eine Drittperson oder Rücksendung an den Auftraggeber nebst Inlagen nicht geleistet. Auch erlischt

jegliche Verantwortlichkeit für die Postverwaltung nach Uebersendung des Geldes oder Rücksendung des Einzugsmandates an den Auftraggeber, beziehungsweise an die von demselben bezeichnete Adresse, sowie nach Uebermittlung der Angelegenheit an eine Drittperson, für deren Geschäftsbesorgung die Postverwaltung durchaus keinerlei Gewähr oder Kosten übernimmt, sei es, dass diese Drittperson vom Auftraggeber namentlich bezeichnet oder von der Postverwaltung ausgewählt worden sei.“ [1])

Auf diesem Gebiet muss entschieden ein anderer Geist einkehren, der die unbillige Disharmonie zwischen normalem Zivilrecht und Postsonderrecht beseitigt. Dem heutigen Zustand absoluter Unverantwortlichkeit entspringen Folgen, die das Publikum ganz empfindlich schädigen können, man denke nur an die Nachteile des Wechselgläubigers, wenn der Zustellungsbeamte versäumt, das Einzugsmandat dem Protestbeamten behufs rechtzeitiger Aufnahme des Protestes zuzustellen. Wenn die Postverwaltung sich mit derartigen Geschäften abgeben will, so soll sie es auch nicht von der Hand weisen, zu haften, wenn sie ihre Pflichten nicht richtig erfüllt. [2]) Schmid führt zur Rechtfertigung dieses Zustandes an, dass auch ohne die Uebernahme einer Gewährleistung die Postverwaltung durch Besorgung der Postaufträge dem Publikum einen wichtigen Dienst leiste. In der überwiegenden Mehrzahl der Fälle werde der Auftrag ordnungsmässig vollzogen, und dann habe sich das Publikum für wenig Geld eines namhaften Vorteils zu erfreuen; finde einmal ausnahmsweise eine Unregelmässigkeit statt, so könne sich der Absender nicht beschweren, wenn er den hieraus

[1]) Ganz ähnlich lautet § 22, Ziff. XIX der deutschen Postordnung, cf. auch eine Entscheidung des Reichsgerichtes Z. S. Bd. XIX, p. 106 ff.

[2]) Meili, Haftpflicht, p. 99.

entstandenen Schaden tragen müsse![1]) Eine interessante zivilistische Rechtfertigung, aber ein sanfter Trost!

Im schweizerischen Postgesetz ist nun wenigstens so viel erreicht, dass die Postverwaltung dem Auftraggeber bei einer um mehr als 24 Stunden verspäteten Bestellung des Einzugsmandates Fr. 15 vergütet.[2]) Das bedeutet doch immer einen kleinen Anfang in der Anerkennung zivilistischer Haftpflichtgrundsätze; vielleicht liesse sich auch hier durch Einführung einer Interessendeklaration helfen.

II. Die Haftpflicht bei den mit Nachnahme belasteten Sendungen.

Betreffend die Haftpflicht der mit Nachnahme belasteten Sendungen ist daran zu erinnern, dass dieselben als Briefpostgegenstände behandelt werden, wenn der Nachnahmebetrag nicht über Fr. 50 Franken geht; als Fahrpoststücke, sofern sie rekommandirt sind oder ihr Nachnahmebetrag Fr. 50 übersteigt.[3])

Auch hier muss grundsätzlich auseinandergehalten werden:

1. **Der Transport** der mit Nachnahme belasteten Sendung. Für den Verlust, die Beschädigung oder Verspätung beim Transport der Nachnahmesendungen kommen die uns nun bekannten Garantievorschriften zur Anwendung. Die Ersatzpflicht der Postverwaltung ist also verschieden, je nachdem die Nachnahmesendung als Brief- oder Fahrpoststück, als rekommandierte oder valorierte Sendung aufgegeben wird.

---

[1]) Schmid: „Die Grenzen der Haftpflicht der Reichspostverwaltung" (Berlin, 1889), p. 28.

[2]) Cf. dagegen Art. 11 des Uebereinkommens betreffend den Dienst der Einzugsmandate, und § 22, Ziff. XIX der deutschen Postordnung.

[3]) Posthandbuch für die Schweiz § 1. 123.

2. **Der Inkasso des Nachnahmebetrages.** Die Postverwaltung leistet hier wie beim Inkasso des Einzugsmandatbetrages volle Garantie. (P. G. Art. 25, litt. d.)[1]).

Wie oben angedeutet, können Nachnahmesendungen auch mit einer Wertangabe versehen werden, aber die Angabe des Nachnahmebetrages selber gilt nicht schon als Wertdeklaration. Vielmehr werden Nachnahmesendungen nur dann als Wertsendungen behandelt, wenn neben der Angabe des Nachnahmebetrages auf der Adresse ausdrücklich ein Wert angegeben ist. (T. O. Art. 109 Ziff. 1.) Im Verlust-, Beschädigungs- oder Verspätungsfalle haftet die Postverwaltung bezüglich deklarierter Nachnahmesendungen nach den für die valorierten Sendungen überhaupt geltenden Vorschriften.[2])

Da die Empfangspostst elle dem Adressaten die Sendung nur gegen Bezahlung des darauf haftenden Nachnahmebetrages überlassen darf,[3]) kann die Einlösungsfrist von 7 Tagen auf ausdrückliches Begehren des Absenders bis zum Maximum von 14 Tagen verlängert werden. Ist bis nach Ablauf dieser Frist der Adressat nicht im Stande, die nötigen Geldmittel für die Einlösung aufzubringen, so muss die Sendung alsdann als unbestellbar an die Aufgabepostst elle zurückgesandt werden. (T. O, Art. 50 und 51).

Wie nun, wenn der Zustellungsbeamte die Sendung trotzdem ohne Berichtigung des Nachnahmebetrages an den Destinatär ausliefert? Dambach und Mittelstein führen übereinstimmend aus, dass in diesem Falle der Absender das Recht habe, entweder die Sendung oder den Nachnahmebetrag von der Postverwaltung zu beanspruchen.

---

[1]) Cf. auch Art. 7, Ziff. 3 und Art. 8 Weltpostvertrag; Art. 2, Ziff. 2 des Uebereinkommens betr. den Austausch von Briefen und Schachteln mit Wertangabe und Art. 13, Ziff. 1 des Vertrages betreffend die Auswechslung von Poststücken.

[2]) Vide oben p. 168.

[3]) Dies bestimmt ausdrücklich § 21, Ziff. IV, der deutschen Postordnung.

Beide Autoren folgern dies aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen; die Postverwaltung habe nämlich den ihr vom Absender erteilten Auftrag zur Einkassierung des Nachnahmebetrages culpos ordnungswidrig ausgeführt.[1]) Ich halte die Ansicht Dambachs und Mittelsteins nicht für zutreffend, denn das deutsche und schweizerische Postgesetz und auch der Washingtoner Weltpostvertrag anerkennen eine Haftpflicht nur für den Verlust der **einkassierten Nachnahmebeträge.** Alle drei Texte des schweizerischen Gesetzes (Art. 25 litt. d.) sagen wörtlich gleich, die Postverwaltung leiste Garantie:

„für den Verlust der einkassierten Nachnahmebeträge.“	„pour la perte du montant de remboursements encaissés.“	„per la perdita dell'amontare di somme riscosse per rimborso.“

Dieselbe Meinung ergiebt sich aus Art. 7 Ziff. 3 des Weltpostvertrages:

> „Nach erfolgter Bestellung des Gegenstandes ist die Verwaltung des Bestimmungslandes für den Betrag der Nachnahme haftbar und muss im Reklamationsfalle die Zusendung des **eingezogenen Betrages** (somme encaissée) an den Versender — nachweisen können.“ [2])

So lange also der auf der Nachnahmesendung lastende Betrag dem Postbeamten nicht ausgezahlt worden ist, so lange existiert auch keine Haftpflicht der Postverwaltung für denselben. Bis zum Moment der Entgegennahme des Geldes seitens der Postverwaltung hat der Berechtigte nur einen Ersatzanspruch für den Fall des Verlustes, der Beschädigung oder Verspätung der Nachnahmesendung.

Es gibt noch einen andern Grund, der gegen die Meinung Dambachs und Mittelsteins spricht. Da der Gesetz-

---

[1]) Dambach, l. c. p. 70; Mittelstein, l. c. p. 127.

[2]) Cf. für das deutsche Recht Postgesetz § 6 und Postordnung § 21, Ziff. V.

geber, wie wir schon mehrfach betont haben, das Postgarantierecht ausschliesslich und erschöpfend geregelt hat, so ist es schlechterdings ausgeschlossen, an dieser Stelle auf die Grundsätze des ius commune zu rekurrieren. Eine Haftpflicht der Postverwaltung besteht mithin nur für diejenigen Fälle, in denen sie im Postregalgesetz ausdrücklich anerkannt ist. Hat ein Postangestellter entgegen den Vorschriften der Transportordnung und der Dienstinstruktionen eine Nachnahmesendung ausgeliefert, ohne gleichzeitig den Nachnahmebetrag einzukassieren, so besteht dafür keine Verantwortlichkeit der Postanstalt, und der Geschädigte hat daher auch keinen Anspruch auf Auszahlung des Nachnahmebetrages. Eine andere Frage ist die, ob sich der Absender nicht an den schuldigen Postbeamten halten könne, um von diesem Ersatz des Schadens, für welchen die Postverwaltung nicht aufkommen will, zu verlangen.[1]) In dieser Beziehung verweise ich auf ein Urteil des Appellationsgerichtes Zürich vom Jahr 1872. Es handelte sich dort um eine Entschädigungsforderung wegen einer beim Personentransport stattgehabten Verletzung und die Klage wurde gegen den schuldhaften Postillon gerichtet. In dem Urteil wird ausgeführt, es könne der Ansicht nicht beigetreten werden, wornach das Postregalgesetz mit seiner Einschränkung der Schadenersatzpflicht seitens der Postanstalt auch alle Angestellten der Post decke. Dann fährt das Urteil wörtlich fort:

„Das Bundesgesetz erwähnt der Haftpflicht der Angestellten nirgends und es wollte und konnte dasselbe nicht diejenigen Partikulargesetze aufheben, die eine Haftpflicht festsetzen für Schaden, welcher einer mit dem Schädiger selbst nicht in Vertragsverhältnissen stehenden Person zugefügt worden ist. Diese Schädigungen beruhen ja entweder auf strafbaren

[1]) Diese Frage ist eingehend erörtert bei Meili, Haftpflicht, p. 139—145.

oder dolosen Handlungen oder in einem anderweitigen widerrechtlichen Verschulden, und es versteht sich die Entschädigungspflicht im allgemeinen von selbst; wie daher irgend eine Gesetzgebung dazu kommen könnte, dieselbe aufzuheben, ist nicht einzusehen.“ [1])

Wenn es auf der einen Seite allerdings unlogisch erscheint, dass die Postangestellten in denjenigen Fällen haften sollen, bezüglich welcher die Postverwaltung rundweg jede Verantwortlichkeit ablehnt oder doch nur in beschränkter Weise eine Garantie übernimmt, so entspricht es auf der andern Seite doch nur Rechts- und Billigkeitsrücksichten, dass sich der unschuldig geschädigte Absender oder Postreisende gegen den schuldigen Postangestellten mit denjenigen Waffen wehren könne, die ihm das normale Zivilrecht in die Hand gibt. Die Waffe, die dem Publikum gegen dolose oder culpose Handlungen und Unterlassungen der Postbeamten, Postangestellten und Postillone zu Gebote steht, ist die ausgeweitete actio legis Aquiliae, oder besser gesagt, die auf Grundlage von Art. 50 S. O. R. sich ergebende *generelle actio culpae.* [2])

Einen andern interessanten Fall betreffend die Haftpflicht für einkassierte Nachnahmebeträge erörtert Dambach:

„Ein Paket, auf welchem ein Nachnahmebetrag lastete war während der Postbeförderung verloren gegangen; der Adressat hatte aber in der Erwartung, dass ihm dasselbe noch zugehen werde, den Nachnahmebetrag entrichtet, und dieser Betrag war demnächst an den Absender des Paketes ausbezahlt.“ Die Entscheidung Dambachs geht dahin: „In diesem Falle konnte der Absender von der Post nicht ange-

[1]) Meili, Haftpflicht, p. 144—145.

[2]) Diese, von Meili gebrauchte Benennung ist nach meinem Dafürhalten ganz zutreffend und dürfte in der juristischen Litteratur allgemein Aufnahme finden.

halten werden, den Nachnahmebetrag zurückzuzahlen und sich mit der Entschädigung für das verlorene Paket zu begnügen. Denn die Beförderung des Paketes und die Einziehung des Nachnahmebetrages sind zwei getrennte Rechtsgeschäfte, das letztere Geschäft war erfüllt, indem der Adressat den Nachnahmebetrag entrichtet hatte, der Absender hatte mithin ein klagbares Recht darauf erhalten, dass ihm der eingezogene Betrag ausgeliefert werde."

Die Entscheidung ist kaum anfechtbar, denn wie wir oben betont haben, hat die Postverwaltung für den einkassierten Nachnahmebetrag volle Garantie zu leisten. Ist im vorliegenden Falle die Nachnahmesendung selbst durch eine culpa der Postanstalt in Verlust geraten, so hat die letztere nicht nur keinen Anspruch auf Rückzahlung des Nachnahmebetrages, sie hat vielmehr noch für verlorne Sendung aufzukommen. [1])

Wird die Nachnahmesendung vom Adressaten eingelöst, so kann der Absender den von der Postverwaltung einkassierten Betrag nach Rückkunft des Einlösungsscheines, oder spätestens nach Verlauf von 15 Tagen, von der Absendung an gerechnet, bei der Aufgabeposstelle in Empfang nehmen. (T. O. Art. 52, Ziff. 2). Wird das Geld nicht innerhalb Monatsfrist abgeholt, so ist die Aufgabeposstelle verpflichtet, dasselbe nach fruchtloser Avisierung unter Abzug der bezüglichen Taxe dem Berechtigten zuzustellen. (T. O. Art. 53 Ziff. 5).

Betreffend die Haftpflicht für Verzögerung beim Transport von Nachnahmesendungen ist zu beachten, dass hier diejenige verlängerte Lieferfrist vorbehalten wird, welche der direkten Abrechnung zwischen den Poststellen halber für die normale Spedition erforderlich ist. (T. O. Art. 48).[2])

---

[1]) Diese Frage behandelt auch Mittelstein, l. c. p. 128.

[2]) Cf. auch Art. 31 P. G.

Das alte Postregalgesetz von 1849 hat für die Nachnahmesendung, die Geldanweisungen und die Einzugsmandate keine Garantievorschriften aufgestellt, die Postverwaltung unterstand daher rücksichtlich dieser Geldgeschäfte den Haftpflichtbestimmungen des ius commune, mit dem 1. Januar 1884 also denjenigen des Bundesgesetzes über das Obligationenrecht. Die beiden Transportordnungen der Jahre 1876 und 1884 haben zwar auf eigene Faust auch hier besondere Normen betreffend die Ersatzpflicht statuiert. Indessen ist ja ohne weiteres klar, dass durch Verordnungen weder gesetzliche Bestimmungen geschaffen, noch bestehende Gesetzesnormen ergänzt oder abgeändert werden können.[1])

III. Die Haftpflicht bei den Geldanweisungen.[2])

Beim Geldanweisungsgeschäft übernimmt die Postanstalt, (wie wir es im 2. Abschnitt näher dargelegt haben,[3]) die doppelte Verpflichtung:

1. das Postanweisungsformular, resp. das Telegramm an den Adressaten zu bestellen,
2. eine, der vom Absender eingezahlten gleichen Summe an den Adressaten auszubezahlen.

Betreffend die Haftpflicht der Postverwaltung müssen die beiden erwähnten Verpflichtungen, die zwei verschiedenen Vertragsverhältnissen entspringen, grundsätzlich auseinandergehalten werden.

1. **Die Uebermittlung des Geldanweisungsbetrages.** Hier hat der Berechtigte Anspruch
   a. auf Ersatz des zu Verlust gekommenen Geldanweisungsbetrages; (P. G. Art. 25 litt. d.)

---

[1]) Muggli, l. c. p. 58—59 und Meili, Reflexionen p. 52 ff.

[2]) Cf. darüber insbesondere Tinsch: „Die Postanweisung" l. c. p. 23 ff und Wirsing, l. c. p. 78—84.

[3]) Vide oben p. 102 ff.

b. auf eine Entschädigung von 15 Fr., wenn sich die Auszahlung des Betrages um mehr als 24 Stunden verzögert. (P. G. Art. 25 litt. d und Art. 31).

2. **Der Transport des Geldanweisungsformulares.** Eine Haftpflicht besteht hier weder für Verlust noch für Verspätung.[1])

Das Uebereinkommen betreffend den Geldanweisungsdienst formuliert die Haftpflicht in Art. 7 Ziff. 2 in folgender Weise:

„Für die auf Geldanweisungen einbezahlten Beträge (sommes converties en mandats de poste) wird den Einzahlern bis zum Augenblick der richtig erfolgten Auszahlung an die Empfänger oder an die Bevollmächtigten der letztern Gewähr geleistet."

1. Während im Weltpostvertrag und ebenso in § 6 des deutschen Reichspostgesetzes nur von einer Haftpflicht für den Verlust der auf Postanweisungen **eingezahlten Beträge** gesprochen wird, sagt das schweizerische Postregalgesetz allgemeiner, die Postverwaltung hafte für den Verlust der Geldanweisungsbeträge. Diese abweichende Ausdrucksweise des schweizer. Gesetzes ist bemerkenswert und um so auffallender, als doch bei den Einzugsmandaten und bei den mit Nachnahme belasteten Sendungen auch nur von einer Haftpflicht für die **einkassierten Beträge** die Rede ist. Der praktische Unterschied liegt darin, dass bei der Berechnung des Schadenersatzes im Falle eines Verlustes des Geldanweisungsbetrages nach dem deutschen Gesetz und nach dem Weltpostvertrag auf den wirklich eingezahlten Betrag, nach dem schweizerischen Gesetz aber schlechtweg auf den im Formular angegebenen Be-

[1]) Dagegen bestimmt Art. 64 T. O.: „Geldanweisungen, welche im Postdienst in Verlust geraten, werden durch ein Duplikat auf besonderem, taxfreiem Formular ersetzt und dem Adressaten sofort bezahlt."

trag abgestellt wird. Entsprechend der Auffassung von Art. 25 litt. d P. G. bestimmt denn auch die Transportordnung in Art. 58 Ziff. 1 und 2:

„Der Aufgeber hat der Poststelle, bei welcher er die Einzahlung leisten will, das ausgefüllte Formular mit dem Geldanweisungsbetrag in baar zu übergeben und letztere hat den Betrag in Gegenwart des Aufgebers nachzuzählen."

„Nachherige Reklamationen bezüglich des Geldanweisungsbetrages sind sowohl von Seiten des Aufgebers als von Seiten der Aufgabeposstelle unzulässig."

Nach dem schweizerischen Postregalgesetz ist also eine praesumptio iuris et de iure dahin gegeben, dass der auf dem Geldanweisungsformular angegebene Betrag ordnungsmässig und vollständig eingezahlt worden sei. Die Postverwaltung kann nachträglich nicht durch Gegenbeweis dartun, es sei zu wenig einbezahlt worden, noch der Absender, er habe irrtümlicherweise zu viel einbezahlt.

Aus dem Fundamentalsatz, die Postverwaltung leiste Garantie für den vollen Ersatz des Geldanweisungsbetrages, folgt, dass der Absender einen weitern Schaden, den er etwa durch Verwirkung einer Konventionalstrafe, oder durch Verfall einer Schuldverbindlichkeit erleidet, gegen die Post nicht geltend machen kann; die letztere haftet m. a. W. nicht für das Interesse.

Ist die Postverwaltung berechtigt, Beträge, welche sie auf gefälschte Geldanweisungen ausbezahlt hat, vom Empfänger zurückzufordern? In der Praxis sind die Fälle nicht ganz selten, in denen ungetreue Postangestellte zur Befriedigung ihrer Gläubiger Postanweisungen ausstellen, ohne die Beträge der Kasse ihrer Poststelle einzuzahlen.

---

[1]) Mittelstein, l. c. p. 97—102; Schmidt, l. c. p. 60 ff.

[2]) Seufferts Archiv, Bd. 44, p. 416 ff.

Das deutsche Reichsgericht, das sich im Jahre 1889 mit einem derartigen Fall zu beschäftigen hatte, erklärte die Rückforderung für unstatthaft, indem es ausführte, dass die Postverwaltung einem wirklich vorliegenden Auftrage entsprechend, Zahlung an den Adressaten geleistet habe. Wenn auch der Postfiskus nicht bezahlt habe, um eine, ihm gegenüber dem Empfänger obliegende Verbindlichkeit zu erfüllen, sondern um dem Auftrag des Absenders zu entsprechen, so sei doch tatsächlich diesem letztern in der Person des Beklagten geleistet worden, folglich sei der Absender der Bereicherte.

Das Urteil des Reichsgerichtes ist in der juristischen Litteratur auf erheblichen Widerstand gestossen, und in der Tat verkennt dasselbe durchaus die Rechtsstellung des Adressaten. Von dem von uns verteidigten Standpunkt aus,[1]) dass dem Adressaten ein eigener Rechtsanspruch auf Erfüllung des Postvertrages gegenüber der Postverwaltung zustehe, unterliegt es keinem Zweifel, dass der Adressat, der die Zahlung ohne Vorleistung des Absenders, also indebite empfangen hat, der Post mit der condictio indebite haftet.[2])

2. Die limitierte Haftpflicht für verspätete Auszahlung von Geldanweisungsbeträgen, die allerdings einzig im schweizerischen Gesetz Anerkennung gefunden hat, kann durch einen von der Postverwaltung zu beweisenden Umstand ausgeschlossen werden. In Ausführung von Art. 31 P. G. bestimmt nämlich die Transportordnung in Art. 109, Ziff. 2 i. f.:

> „Die verspätete Auszahlung von Geldanweisungsbeträgen, welche in dem Mangel an Baarschaft ihren Grund hat (Art. 61, Ziff. 3, hiervor), berechtigt jedoch nicht zu einer Entschädigung, insofern diese Verspätung nicht mehr als fünf Tage beträgt.“[3])

[1]) Vide oben p. 138.
[2]) Hellwig, l. c. p. 536 und Mittelstein, l. c. p. 99/100.
[3]) Ebenso die deutsche Postordnung § 19, Ziff. IX.

Die Bestimmung riecht nach Krämergeist und nimmt sich für eine Staatspostanstalt mehr als ärmlich aus, zudem kann dadurch die Haftpflicht für Verspätungen mit leichter Mühe illusorisch gemacht werden.[1])

IV. Anhang.

1. **Die Haftpflicht bei der Bestellung gerichtlicher Akte;** die Postverwaltung leistet hier in analoger Weise Garantie, wie bei den rekommandierten Briefpostsendungen. Der Absender hat also Anspruch:

a. auf eine Entschädigung von Fr. 50, wenn das Aktenstück verloren geht (P. G. Art. 25, litt. a);

b. auf eine solche von Fr. 15, wenn sich die Bestellung um mehr als 24 Stunden verzögert (P. G. Art. 25, litt. f).

Dagegen lehnt die Post, wie bei den Einzugsmandaten, jede weitergehende Verantwortlichkeit für die ordnungsmässige Bestellung dieser Sendungen ab. (T. O. Art. 38, Ziff. 5.)

2. **Die Haftpflicht beim Zeitungsdebit;** das Postregalgesetz hat hierüber keine Bestimmungen aufgestellt. Die Rechtsposition des Abonnenten ergibt sich aber deutlich genug aus Art. 35, Ziff. 22 T. O.:

„Mit der Besorgung des Abonnements übernimmt die Post keine Verantwortlichkeit für die richtige Lieferung der Blätter durch die Verleger, und es kann diese auch zu keiner Rückvergütung des bezogenen Abonnements-Betrages angehalten werden.

[1]) Cf. über einen Anwendungsfall Meili, Haftpflicht, p. 102.

Sollte das Blatt nicht geliefert werden oder vor Ablauf des Abonnements zu erscheinen aufhören, so wird in so weit eine Rückzahlung des verhältnismässigen Bezugspreises an den Abonnenten stattfinden, als sie bei dem Verleger auf gütlichem Wege erhältlich ist.“ [1])

---

[1]) Cf. Art. 4 und 9 des Uebereinkommens betreffend die postalische Besorgung von Abonnementen auf Zeitungen und andere periodische Veröffentlichungen.

7. Abschnitt.

Die Haftpflicht beim Personentransport.

I. Die Haftpflicht für Tötungen und Verletzungen.

Es ist äusserst interessant, das schweizerische Postgarantierecht mit Bezug auf den blutigen Personentransport in seiner geschichtlichen Entwicklung zu verfolgen und zu beobachten, wie der Staat, nach und nach seine rechtsnihilistischen Grundsätze verlassend, schliesslich zur Anerkennung jenes soliden Haftpflichtprinzipes gelangt ist, wie es zuerst in Preussen durch das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 [1]) gesetzliche Sanktion erlangt hat. Art. 25 dieses Gesetzes lautet:

> „Die Gesellschaft ist zum Ersatz verpflichtet für allen Schaden, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen oder Gütern oder auch andern Personen und deren Sachen entsteht, und sie kann sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien, dass der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äussern Zufall bewirkt worden ist."

Im helvetischen Entwurf für ein allgemeines Postreglement vom Jahre 1801 findet man noch gar keine, dem Schutze der Postreisenden dienende Vorschriften, dagegen hat das alte Regalgesetz vom Jahre 1849 das Postgaran-

---

[1]) Cf. hierüber Westerkamp: „Die Haftpflicht" in Endemanns Handbuch des deutschen Handels,- See- und Wechselrechtes, Bd. III. p. 616 ff und die dort zitierte Litteratur.

tierecht auch bezüglich des Personentransportes geregelt und zwar in einer Weise, die es ermöglichte, die Interessen der Verletzten und Getöteten, resp. ihrer Hinterlassenen auf das Empfindlichste zu schädigen. Das Gesetz bestimmte in Art. 14:

„Gegenüber den Reisenden haftet die Postanstalt für die persönliche Beschädigung nur soweit es den Ersatz der Verpflegungs- und Heilungskosten betrifft."

In Art. 16 wurde dann noch ausdrücklich beigefügt, dass auch für Verspätungen beim Reisendentransport keine Gewähr geleistet werde. Um nun die harten Bestimmungen etwas abzuschwächen, wurde in Art. 14 noch ein Zusatz folgenden Inhaltes gemacht:

„Der Bundesrat ist jedoch ermächtigt, weitergehende Entschädigung zu leisten, wenn durch den Unglücksfall für den Beschädigten oder seine Familie bedeutender Nachteil entstanden ist."

Zu dem prinzipiellen Ausschluss einer ernsthaften Garantieverbindlichkeit für Tötungen und Verletzungen bemerkt tröstend die bundesrätliche Botschaft:[1])

„Unfällen ist der Mensch nun einmal im allgemeinen, der Reisende aber in erhöhtem Grade ausgesetzt. — Alle Nachteile in Fällen persönlicher Verletzung, ja selbst des Todes, vermöchte keine Administration auf ihre Schultern zu nehmen."

Eigentümlich und von zweifelhaftem Werte für eine Haftpflichtnormierung ist die in Art. 14 eingeführte Administrativjustiz des Bundesrates. Man hat zwar zur Verteidigung derselben gesagt, der Bundesrat sei der bessere Richter als der gesetzliche; ersterer könne die Elemente des Unglücks und des menschlichen Gefühls zur Geltung bringen, letzterer könne das nicht, denn er sei an den

[1]) B. B. 1849 Bd. I. Beilage zu No. 7, p. 14.

starren Buchstaben des Gesetzes gebunden. Zutreffend hat aber Meili dieses Raisonnement widerlegt;[1]) er führt aus, dass der Geschädigte nicht auf die Gnade oder den guten Willen oder das gute Herz einer Exekutivbehörde angewiesen sein sollte, wenn er durch eine Schädigung beim Postbetrieb ein Recht auf Ersatz erlangt habe.[2]) —

Nachdem am 1. Heumonat 1875 das Eisenbahnhaftpflichtgesetz,[3]) das in so treffender Weise die Interessen der Getöteten und Verletzten berücksichtigt, in Kraft getreten war, fühlte man erst recht, welche unbilligen und wahrhaft traurigen Bestimmungen das alte Gesetz zu Ungunsten der Postreisenden statuiert hatte. Im ursprünglichen Entwurf des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes war auch vorgeschlagen, alle Garantievorschriften desselben auf die Postanstalten auszudehnen, allein hiergegen erhob der Bundesrat heftige Einsprache und so kam es, dass in dem Postregalentwurfe von 1874 besondere Normen aufgestellt wurden. Wenn hier auch der veraltete Standpunkt des Gesetzes von 1849 verlassen wurde, so blieb der Entwurf mit Bezug auf die Haftpflicht beim Personentransport doch weit zurück hinter den radikalen Bestimmungen des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes.

In Art. 24 schlug der Bundesrat vor, die Postanstalt solle für Verschulden haften:[4])

1. **Im Falle von Tötung**
   a. für die ordentlichen Kosten der ärztlichen Behandlung und Pflege, sowie der Beerdigung;
   b. für die während der Krankheit eingetretene völlige Erwerbsunfähigkeit oder sehr wesentliche

---

[1]) Meili, Reflexionen p. 57—58.

[2]) Und doch hat derselbe Autor in seiner Haftpflicht der Postanstalten p. 96 eine ähnliche Fixierung betreffend die Ersatzpflicht bei den Paketen ohne Valorangabe vorgeschlagen.

[3]) Vide oben p. 50/51

[4]) Meili, Haftpflicht, p. 107/108.

Verminderung der Erwerbsfähigkeit nach einem mittleren Betrage des nachgewiesenen Erwerbes.

2. **Im Falle von Körperverletzungen**

a. für die ordentlichen Heilungskosten (ärztliche Behandlung und Pflege);

b. für eingetretene Erwerbsunfähigkeit oder sehr wesentliche Verminderung der Erwerbsfähigkeit nach dem mittleren Masstabe des nachgewiesenen Erwerbes und insofern der Verletzte oder derjenige, zu dessen Unterhalt er gesetzlich verpflichtet ist, für seinen Lebensunterhalt auf diese Erwerbsfähigkeit ganz oder wesentlich angewiesen ist.

Schliesslich wurde noch beigefügt, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle 12,000 Fr. oder eine diesem Betrag entsprechende Rente übersteigen dürfe. —

Im neuen Entwurfe vom 14. Januar 1893 acceptierte der Bundesrat, um den Postreisenden einen möglichst weitgehenden Schutz angedeihen zu lassen, die für die Haftpflicht der konzedierten Eisenbahn- und Dampfschiffunternehmungen (Art. 16 bis 19) massgebenden Vorschriften. Dagegen schlug er in Art. 20 des Entwurfes, wie schon in demjenigen von 1874, vor, das Maximum der Entschädigung auf 12,000 Fr. festzusetzen. In Anlehnung an diese Maximallimite führt die Botschaft aus:[1])

„Es scheint uns diese einzige Besserstellung gegenüber den Eisenbahnen ein sehr bescheidenes Aequivalent zu sein für die hiervor näher beleuchtete Tatsache, dass die Betriebsverhältnisse der Post viel ungünstiger sind als diejenigen der Eisenbahnen und dass der Bund, im allgemeinen Interesse des Landes, mit der Uebernahme des Personentransports durch die Post sich schwere Opfer auferlegt."

[1]) B. B. 1893, Bd. I, p. 85.

Im Parlament war die Frage der Beschränkung der Entschädigungspflicht Gegenstand lebhafter Debatten. Im Nationalrate beantragte eine Minderheit, die Limite der Entschädigung von 12,000 Fr. auf 25,000, evt. auf 50,000 Fr. zu erhöhen. Die Mehrheit aber stand zu dem Antrag Fehr, der dahin ging, die Ersatzpflicht solle in gleicher Weise wie für die Eisenbahnunternehmungen, also ohne Fixierung einer Maximallimite festgesetzt werden.[1]) So wurde schliesslich in Art. 16 erstes lemma gemäss diesem letztern Antrage beschlossen:

> „Wenn beim Postbetrieb ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so ist die Postanstalt für den dadurch entstandenen Schaden in gleicher Weise ersatzpflichtig wie die Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen."

Diese Bestimmung ist dann unverändert als Art. 18 ins Gesetz übergegangen, wie wohl die ständerätliche Kommission, die prinzipiell dem Beschlusse des Nationalrates zugestimmt hatte, vorschlug, aus dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz die genaue Definition in das Regalgesetz herüber zu nehmen, anstatt wie der Nationalrat bloss zu sagen „in gleicher Weise ersatzpflichtig wie die Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen."[2])

In der Tat ist es nicht empfehlenswert und führt oft zu grossen Kontroversen, wenn eine so wichtige Materie, wie die hier vorliegende, mit einem einfachen Hinweis auf ein anderes Gesetz erledigt wird. Diesen Uebelstand hat auch der Referent der ständerätlichen Kommission, aber ohne Erfolg, hervorgehoben:[3])

---

[1]) B. B. 1893, Bd. V, p. 704.

[2]) Der schweizerische Gesetzgeber scheint diese Art Codifikation zu lieben, ich erinnere an Art. 33 des Bundesgesetzes betreffend die zivilrechtlichen Verhältnisse der Niedergelassenen und Aufenthalter vom Jahr 1891.

[3]) B. B. 1893 Bd. V, 705.

„Es scheint uns richtiger zu sein, dass, wer ein Bundesgesetz vor sich hat, in diesem alles gesetzlich Verordnete beisammenfinde, anstatt zuerst in andern Gesetzen und früheren Erlassen nachschlagen und vergleichen zu müssen."

Das Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom Jahre 1875,[1]) dessen Bestimmungen wir nun in Anwendung auf den blutigen Personentransport bei den Postanstalten kurz durchgehen wollen, ist dem deutschen Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871[2]) nachgebildet. Das Bundesgesetz huldigt dem modernen Rechtsprinzip, dass derjenige, der ein gefährliches Gewerbe für sich betreibt, das damit unzertrennlich verbundene Risiko tragen und für die ökonomischen Folgen einstehen muss, wenn durch den Betrieb, auch *ohne seine Schuld*, Leben oder Gesundheit anderer geschädigt oder vernichtet wird.[3]) Das Gesetz verlässt also, wenn wir von Art. 1 desselben absehen, den Boden des Culpaprinzipes. Nach Art. 18 P. G. in Verbindung mit Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ergibt sich für die Garantieverbindlichkeit der Postverwaltung beim blutigen Personentransport das folgende Resultat:

Wenn beim Postbetrieb ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet die Postverwaltung für den dadurch entstandenen Schaden, sofern sie nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, oder

[1]) Wie bereits angedeutet, wird in kurzer Zeit an Stelle des Gesetzes von 1875 ein neues treten (vide darüber die Botschaft des Bundesrates vom 1. März 1901 im B. B. 1901 Bd. I, p. 672—689) und wir werden daher vergleichungsweise auf die Neuerungen des Entwurfes, soweit diese für unsere Materie in Betracht fallen, aufmerksam machen.

[2]) Cf. hierüber Westerkamp, l. c. p. 627 ff.

[3]) Das Gesetz ist ausführlich kommentiert worden von Anna Mackenroth: „Nebengesetze zum schweizerischen Obligationenrecht" Zürich 1898, p. 16 ff. Cf. auch Erismann: „Das schweizerische Eisenbahnhaftpflichtgesetz vom 1. Juli 1875" (2. A. 1897).

durch Versehen und Vergehen der Reisenden oder dritter bei der Postanstalt nicht angestellter Personen ohne eigenes Mitverschulden der Post, oder durch die Schuld des Getöteten oder Verletzten selbst verursacht worden ist.

Die Haftpflicht der Postverwaltung erstreckt sich gegenüber allen Personen, die bei Anlass des postalischen Betriebes getötet oder körperlich verletzt werden, gleichviel, ob sie mit der Postanstalt als Beamte, Angestellte, Passagiere u. s. w. in einem Vertragsverhältnis stehen oder durch Zufall mit ihr in Berührung kommen, es wäre denn, dass der Geschädigte oder Getötete die Berührung in unberechtigter Weise herbeigeführt hätte (P. G. Art. 20). Die Postverwaltung wird von ihrer Verpflichtung zum Schadenersatz nur befreit, wenn es ihr gelingt, das Vorhandensein einer der drei Liberierungsgründe, — vis maior, culpa des Geschädigten oder Verschulden eines Dritten, für welchen die Postverwaltung nicht haftet, — darzutun. Beim letzten der drei Exkulpationsgründe darf aber mit der culpa des Dritten nicht noch eine solche der Postanstalt konkurrieren. Der bundesrätliche Entwurf vom 1. März 1901 will nun bezüglich der Liberierung der Postanstalten im Falle einer culpa des Geschädigten eine Unterscheidung machen. Art. 5 desselben betrifft die Ablehnung des Haftpflichtanspruches, wenn der Verletzte oder Getötete sich durch eine verbrecherische oder unredliche Handlung in Berührung mit der Posttransportanstalt gebracht hat. Art. 6 behandelt den Fall der blossen Uebertretung polizeilicher Vorschriften. Hier soll sich die Post durch den blossen Nachweis der Tatsache, dass eine Uebertretung polizeilicher Vorschriften stattgefunden hat, von der Haftpflicht nicht befreien können, sondern sie muss im ferneren beweisen, dass ein Kausalzusammenhang zwischen dem Unfall und der Uebertretung besteht. [1])

[1]) Cf. B. B. 1901, Bd. I, p. 680.

Nach Art. 23 P. G. haben Beamte und Angestellte der Postverwaltung im Falle einer Tötung oder Verletzung dann keinen Anspruch auf Entschädigung, wenn ihnen in betreff des vorgekommenen Ereignisses eine Verschuldung zur Last fällt, indessen ergibt sich ja diese Liberierung bereits aus dem oben angegebenen Prinzip.

Die Schadenersatzverbindlichkeit der Postverwaltung erstreckt sich nach Art. 5 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes:

1. **Im Falle der Tötung** auf Ersatz der Kosten einer versuchten Heilung und der Beerdigung, sowie des Vermögensnachteiles, welchen der Getötete während der Krankheit durch Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erlitten hat.

War der Getötete zur Zeit seines Todes verpflichtet, einem andern Unterhalt zu gewähren, so kann dieser in soweit Ersatz fordern, als ihm infolge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist.

2. **Im Falle einer Körperverletzung** auf Ersatz der Heilungskosten und des Vermögensnachteiles, welchen der Verletzte durch eine infolge der Verletzung eingetretene zeitweise oder dauernde Erwerbsunfähigkeit oder Verminderung der Erwerbsfähigkeit erleidet.

Aus Art. 5, Absatz 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ergibt sich, dass nur denjenigen Hinterbliebenen ein Anspruch auf Schadenersatz zusteht, denen der Getötete Unterhalt zu gewähren **verpflichtet** ist. Eine im Moment des Unfalls bestehende Alimentationspflicht ist also Voraussetzung des Klageanspruches. Das hat zur Folge, dass, je nach den Bestimmungen des kantonalen Familienrechtes, die Klageberechtigung sich sehr verschieden gestalten kann.[1]) Es leuchtet daher ein, dass es unzutreffend ist, die Verpflichtung zum Schadenersatz bei Tötung des Verletzten an die Voraussetzung nur gesetzlicher Alimenta-

[1]) B. B. 1901, Bd. I, p. 677.

tionspflicht zu binden. Der neue Entwurf, Art. 2 i. f., hat denn auch im Sinne einer Ausdehnung der Haftpflicht den Kreis der klageberechtigten Personen bedeutend erweitert und damit zugleich eine Harmonie mit den Grundsätzen des S. O. R. Art. 52 erzielt. Art. 2 i. f. des Entwurfes lautet:

„Haben andere Personen durch den Tod ihren Versorger verloren, so ist auch für diesen Schaden Ersatz zu leisten."

Diese Neuerung ist sehr zu begrüssen, sie entspricht zwar durchaus nur Rücksichten der Billigkeit, denn Schaden erleidet jeder, der seinen Unterhalt durch den Tod des Versorgers verliert, gleichgültig ob der letztere zur Unterhaltung verpflichtet war oder diese bloss tatsächlich leistete.

Was die Grundsätze über die Entschädigung selbst anbetrifft, so ist zu beachten, dass der Anspruch des Berechtigten sich prinzipiell auf eine Schadenersatzpflicht stützt, und er darf nicht etwa als Alimentenforderung taxiert werden. Für die Berechnung des Schadenersatzes ist die Erwerbslage zur Zeit des Unfalls massgebend, denn es soll die ökonomische Differenz ausgeglichen werden zwischen der ökonomischen Lage vor und nach der Verletzung des Berechtigten. Nach gerichtlichem Ermessen ist die Entschädigungssumme an die Hinterlassenen oder an den Verletzten in einer Kapitalsumme oder in einer jährlichen Rente zuzusprechen. Auf Grund von Art. 6, Abs. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes ist es statthaft, zu Gunsten des Geschädigten einen Rektifikationsvorbehalt im Urteil für den Fall des nachfolgenden Todes oder einer Verschlimmerung des Gesundheitszustandes des Verletzten auszusprechen. Hierbei ist zu beachten, dass im Gegensatz zum Fabrikhaftpflichtgesetz[1]) die Verjährung

[1]) Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht aus Fabrikbetrieb vom 25. Brachmonat 1881. Art. 8.

der Rektifikationsklage erst mit dem Moment beginnt, da die Nachforderung gestellt werden kann, d. h. da die Verschlimmerung des Gesundheitszustandes oder der Tod eingetreten ist. Entsprechend dem Art. 8, Abs. 2 Fabrikgesetz hat der neue Entwurf in Art. 8 den Rektifikationsvorbehalt auch zu Gunsten der Transportanstalt, nicht nur zu ihrem Nachteile statuiert. Ebenso hat man sich auch bezüglich des Beginnes der Verjährung der Rektifikationsansprüche der im Fabrikgesetz enthaltenen Lösung angeschlossen. Demgemäss beginnt die Verjährung mit dem ersten Urteil als letzter Prozesshandlung zu laufen.

Ist die Tötung oder Verletzung eines Menschen von der Postanstalt dolos oder grobfahrlässig herbeigeführt worden, so haben der Verletzte oder die Angehörigen des Getöteten, auch ganz abgesehen vom Ersatz erweislicher Vermögensnachteile, Anspruch auf eine angemessene Geldsumme (Eisenb. H. G. Art. 7). In diesem Falle muss aber der Kläger den dolus oder die grobe culpa der Postanstalt nachweisen. Der Entwurf macht in Art. 7 und im Einklang mit Art. 54 S. O. R. diese weitergehende Schadenersatzpflicht nicht mehr schlechtweg abhängig vom Nachweis grober Fahrlässigkeit, unter Umständen genügt schon ein leichtes Verschulden der Transportanstalt.[1])

Ist die Postverwaltung auf Schadenersatz belangt worden, so steht ihr ein event. Regressanspruch gegen denjenigen zu, der den Unfall verschuldet hat; gleichviel ob dieser letztere mit der Transportanstalt in einem Vertragsverhältnis stehe oder nicht. (P. G. Art. 19; Eisenb. H. G. Art. 3 und Entwurf Art. 14.)

Selbstverständlich kann der Ersatzanspruch des Berechtigten gegen die Postverwaltung nur auf das Spezialgesetz gestützt werden; die generelle actio culpae auf Grund von Art. 50 ff. S. O. R. hat in dieser Materie nirgends Platz.

---

[1]) Cf. Schneider, Commentar ad Art. 54.

Die hier angeführten Haftpflichtbestimmungen beziehen sich sowohl auf den gewöhnlichen Personentransport als auf die Extrapostbeförderung. Im Entwurfe von 1874 wurde allerdings das Gegenteil statuiert und die Botschaft suchte den Ausschluss jeglicher Haftpflicht bei dieser Transportspezies mit folgenden Worten zu begründen:[1])

> „Bei den Extraposttransporten kann die Postverwaltung, da der Reisende als der Mieter der Transportmittel und des Fuhrpersonals anzusehen ist und diesfalls die Verfügung hierüber in Anspruch nimmt, für Unfälle nicht einstehen."

In Wirklichkeit handelt es sich bei der Extrapostbeförderung nicht um eine Miete der Transportmittel, sondern, wie wir auf p. 89 ausgeführt haben, um eine Miete der Dienste der Postverwaltung. Ist dies richtig, so muss auch das postalische Haftpflichtrecht dann zur Anwendung kommen, wenn bei Anlass des postalischen Dienstbetriebes sich ein Unfall ereignet (P. G. Art. 18). Der Bundesrat hat übrigens seine frühere Ansicht in der Botschaft vom Jahre 1893 nicht mehr vertreten.[2])

Dies ein kurzer Ueberblick über die Haftpflichtbestimmungen, wie sie auf Grund des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes gegenüber den Postanstalten im Falle von Tötungen und Verletzungen zur Anwendung gelangen.[3]) Bezüglich dieser Materie des Postgarantierechtes hat das moderne Haftpflichtprinzip auch gegenüber dem Staate,

---

[1]) B. B. 1874, Bd. II, p. 360.

[2]) Cf. Muggli, l. c. p. 55/56 und Dambach, l. c. p. 94.

[3]) Noch äusserst primitiv ist die Haftpflicht im Reichspost-Gesetz; § 11 lautet: „Bei Reisen mit den ordentlichen Posten leistet die Postverwaltung Ersatz:

2. für die erforderlichen Kur- und Verpflegungskosten im Falle der körperlichen Beschädigung eines Reisenden, wenn dieselbe nicht erweislich durch höhere Gewalt oder durch eigene Fahrlässigkeit des Reisenden herbeigeführt ist."

Bei der Extrapostbeförderung wird gar nicht gehaftet. § 11 i. f.

als dem Inhaber eines monopolistischen Gewerbebetriebes, den Sieg davon getragen. Während sonst überall das Postregalgesetz auf dem Boden des Culpaprinzipes stehen geblieben ist, hat es hier den Grundsatz der **kausalen Haftpflicht** adoptiert und damit in die Bahn eingelenkt, die der Gesetzgeber 20 Jahre vorher dem Eisenbahnhaftpflichtgesetz gewiesen hat. Damit ist aber auch ein gutes Stück jenes alten Postrechts-Nihilismus verschwunden und an seine Stelle ist ein moderner, gesunder Rechtssatz getreten. Die spätere Gesetzgebung wird auf dem soliden Fundamente rüstig weiterbauen![1])

In Ausführung von Art. 24 P. G. hat der Bundesrat am 21. Februar 1899 einen neuen Beschluss gefasst betreffend die Bildung und Verwendung eines Versicherungsfonds der Postverwaltung gegen die Folgen einer gesetzlichen Haftpflicht bei Tötung oder körperlicher Verletzung von Personen beim Postbetrieb.[2]) Nach Art. 2 desselben hat das Postdepartement jährlich den Betrag von Fr. 40,000 zu Gunsten des Fonds in das Budget einzustellen bis der Versicherungsfonds den ungefähren Betrag von Fr. 200,000 erreicht hat. Aus diesem Fonds sind dann zunächst die Entschädigungen für Unfälle des Postpersonals und der Postreisenden zu bestreiten.[3])

---

[1]) Durch das Bundesgesetz betreffend die Kranken- und Unfallversicherung vom 5. Oktober 1899 wären die Bestimmungen des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes, sowie diejenigen unseres Regalgesetzes mit Bezug auf die Haftbarkeit der Unternehmung für die körperlichen Folgen von Unfällen, durch welche eine von ihr beschäftigte Person, während dieser Beschäftigung, beim Betriebe betroffen wird, obsolet geworden. (Art. 382 des Entwurfes.)

[2]) A. S. N. F. Bd. XVII, p. 81.

[3]) Cf. die Unfallstatistik im schweizerischen Personentransport vom Jahre 1899 in B. B. 1900, Bd. II, p. 343.

II. Die Haftpflicht für Verspätungen.

Eine Ersatzverbindlichkeit der Postanstalt für Verspätungen beim Transport der Postreisenden wird nicht statuiert, oder vielmehr stillschweigend übergangen. (T. O. Art. 110, Ziff. 1.)

Der Bundesrat, der diese Negation der Haftpflicht aus dem alten Gesetz herübergerettet hat, führt in seiner Botschaft zum Entwurf von 1874 aus, dass die genaue Regulierung der Schnelligkeit, die bei den Eisenbahnen möglich sei, bei den Postwagen nicht erzielt werden könne, indem hier zu viele zufällige Faktoren ungünstig auf den Betrieb einwirken würden. Es sei zunächst an den Zustand der Strassen zu erinnern, der je nach Witterung und Jahreszeit, sowie auch je nach der bessern oder geringern Unterhaltung, äusserst grossem Wechsel unterliege. Auch könnten viele andern, einer regelmässig schnellen Fahrt wesentlich hinderlichen Vorkommnisse nicht vorausgesehen werden; z. B. Unterwegsaufnahme und Aussteigen von Reisenden, Auf- und Abladen ihres Gepäcks, Ausweichen gegenüber andern, zumal schwer beladenen Fuhrwerken, bei Viehherden, ferner starke Verkehrsfrequenz auf der Route bei Märkten, heftige Gewitter, Unterwegsbeschädigung des Wagens u. s. w. In tröstendem Ton wird sodann ferner bemerkt:

> „Immerhin hat in Fällen, wo durch offenbaren Mangel in der Postfahrt (wegen ungenügender Bespannung, schlechter Führung durch Postillon oder Kondukteur) nachteilige Verspätungen entstanden sind und der Anschluss an einen andern Postkurs verfehlt wurde, die Postverwaltung auch bisher nach Billigkeit den Reisenden die Kosten eines Extratransportes vergütet oder die bezahlte Passagier-Taxe zurück-

[1]) B. B. 1874, Bd. II, p. 358.

erstattet und wird auch ferner jegliches Verfahren einhalten.

Den Fehlbaren ist je nach Umständen der Ersatz auferlegt worden. Es wäre in den meisten Fällen äusserst schwierig, jene Schädigungen in Geldbeträgen zu ermitteln, welche den Reisenden wirklich durch eine Fahrtverspätung erwachsen und würde ein allgemeiner bezüglicher Vorbehalt zu den **ausschweifendsten Forderungen** Anhalt geben. Wir erachten es daher für sehr notwendig, die bisher bestandene gesetzliche Bestimmung nicht zu verlassen und haben übrigens anzuführen, dass auch den Eisenbahnen und Dampfschiffen keine Garantie bezw. Entschädigung für Fahrtverspätungen den Reisenden gegenüber auferlegt ist.“ [1])

Wenn man von der betrübenden Tatsache ausgeht, dass der Eidg. Postfiskus im Zeitraum von 1891 bis 1900 über Fr. 30,000,000 geopfert hat, um den Personenpostbetrieb aufrecht zu erhalten, so begreift man, warum sich die Postverwaltung mit aller Macht gegen die Anerkennung auch der gerechtesten Ansprüche der geschädigten Postreisenden wehrt. Bezüglich der Haftpflicht für Fahrtverspätungen ist indessen nicht einzusehen, warum der Bundesrat nicht in denjenigen grellen Fällen einen rechtlichen Anspruch des Geschädigten zulassen will, wo er doch aus eigener Barmherzigkeit seine mildtätige Hand öffnet. De lege ferenda muss hier diejenige Garantieverbindlichkeit befürwortet werden, wie sie schon heute gegenüber den schweizerischen Eisenbahnanstalten eingeführt ist.[2]) In Anlehnung an Art. 60 des Eisenbahntransportgesetzes möchte ich betreffend die Haftpflicht der Postverwaltung

[1]) Dies gilt allerdings auf Grund des Eisenbahnbaugesetzes von 1872.

[2]) Daneben besteht aber nach Art. 59 des Eisenbahntransportgesetzes eine limitierte Haftpflicht bis zur höheren Gewalt.

für Fahrtverspätungen beim Personentransport den folgenden Satz aufstellen:

> *Ist die Verspätung beim Transport der Postreisenden eine Folge von* ***Arglist oder grober Fahrlässigkeit,*** *so ist der dadurch verspätete Reisende berechtigt, Ersatz des erlittenen Schadens zu verlangen.*

Würde auf Grund dieses Satzes die Postverwaltung auf Schadenersatz belangt, so läge es dem Postreisenden ob, einen dolus oder eine culpa lata der Postanstalt oder ihrer Leute nachzuweisen. Die Furcht des Bundesrates, dass durch die gesetzliche Fixierung einer Entschädigungspflicht bei Verspätungen Anlass zur Geltendmachung der ausschweifendsten Ersatzforderungen gegeben werde, ist offenbar ganz unbegründet, denn soweit ein Schaden vom Postreisenden nicht dargetan werden kann, muss er auch nicht ersetzt werden. [1])

III. Die Haftpflicht für das Reisegepäck.

1. Im Verlust- und Beschädigungsfalle leistet die Postverwaltung für das vorschriftsgemäss aufgegebene Reisegepäck dieselbe Garantie wie für die gewöhnlichen Fahrpostsendungen. Demgemäss hat der Postreisende Anspruch:

a. auf eine Entschädigung von höchstens Fr. 15 pro kg. des Reisegepäckstückes, wenn das letztere verloren geht (P. G. Art. 25, litt. b, T. O. Art. 105, Ziff. 1);
b. auf Ersatz des wirklichen Schadens, wenn das Reisegepäck beschädigt wird, im Maximum auf den für den Verlust der ganzen Sendung vorgesehenen Betrag (T. O. Art. 105, Ziff. 1).

2. Die Ersatzverbindlichkeit für Verspätungen reicht hier etwas weiter als bei den gewöhnlichen Fahrpost-

[1]) Dieses Postulat hat schon Meili in seiner Haftpflicht, p. 110 aufgestellt.

sendungen. Im Verspätungsfall hat der Aufgeber eines Reisegepäckstückes Anspruch auf eine Entschädigung von Fr. 15 bei einer Verzögerung um mehr als 24 bis 48 Stunden und auf weitere Fr. 15 bis zum Höchstbetrag von Fr. 60, wenn sich die Ablieferung um je 24 weitere Stunden verspätet. (P. G. Art. 25, litt. h; T. O. Art. 105, Ziff. 1.)

Im übrigen kommen hier die oben im 5. Abschnitt für die gewöhnlichen Fahrpost-Sendungen aufgestellten Sätze zur Anwendung; insbesondere ist zu beachten, dass die Post auch bezüglich des Reisegepäcks nur haftet, wenn sie den Verlust, die Beschädigung oder Verspätung verschuldet hat.

3. Verlangt der Reisende für sein Gepäck eine weitergehende Garantie, so kann er es als Fahrpoststück mit Wertangabe transportieren lassen. In diesem Falle haftet die Postverwaltung nach den Vorschriften über valorierte Sendungen. (T. O. Art. 94, Ziff. 10 und Art. 105, Ziff. 2.)

4. Besondere Bestimmungen gelten für das **Handgepäck**, das der Reisende unter eigener Obhut mit sich führt; Art. 94, Ziff. 2 T. O. gestattet nämlich den Passagieren, kleines Handgepäck unentgeltlich im Personenraume der ihnen zugewiesenen Wagenabteilung unterzubringen, sofern dadurch die Mitreisenden in keiner Weise belästigt werden. Da sich das Handgepäck in der custodia des Reisenden befindet, haftet die Postanstalt nur dann, wenn ihr in betreff des Verlustes oder der Beschädigung ein Verschulden zur Last fällt; das Vorhandensein der culpa hat aber der Reisende nachzuweisen, während sonst nach Art. 30, litt. b P. G. der Post der Exkulpationsbeweis obliegt (P. G. Art. 21_1). [1])

Viel energischer gestaltet sich nun die Haftpflicht für das Handgepäck im Falle einer Tötung oder Verletzung des Reisenden. Art. 21, Absch. 1 P. G. bestimmt hierüber:

---

[1]) Die Norm stimmt überein mit Art. 61., des Eisenbahntransportgesetzes.

„Sind bei Gelegenheit der Tötung oder Körperverletzung eines Menschen, für welche die Postverwaltung . . . . . verantwortlich ist, und im Zusammenhang mit dem betreffenden Unfall, Sachen, welche der Getötete oder Verletzte unter seiner eigenen Obhut mit sich führte, ganz oder teilweise beschädigt worden oder abhanden gekommen, so ist auch dafür Schadenersatz zu leisten.“

Im Falle von Verlust oder Beschädigung des Handgepäcks haftet hier die Postverwaltung auch für den Zufall, und sie wird nur dann frei, wenn sie einen der drei bekannten Exkulpationsgründe[1]) nachweisen kann. Was die Höhe der Entschädigung anbetrifft, so wird nur der wirkliche Sachschaden[2]) ersetzt. Ein weiteres Interesse kann weder bei nachgewiesener grober Fahrlässigkeit noch bei Arglist der Postanstalt geltend gemacht werden; dies ist eine wohlbewusste, aber durchaus unbegründete Abweichung von Art. 9 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes.[3])

---

[1]) Art. 2 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes.
[2]) Vide Mackenroth, l. c. ad Art. 9, p. 43.
[3]) Damit stimmt Art. 10 des Entwurfes.

8. Abschnitt.

Die Geltendmachung der Ansprüche gegen die Postverwaltung.

I. Der Gerichtsstand der Postverwaltung.

Laut Art. 36 P. G. müssen alle Klagen auf Schadenersatz gegen die Postverwaltung beim Bundesgericht angebracht werden, wenn der Streitgegenstand einen Hauptwert von mindestens Fr. 3000 hat.[1]) Sind die Ansprachen kleiner, so ist, unter dem Vorbehalt der Weiterziehung, diejenige kantonale Gerichtsbehörde zuständig, in deren Gebiet die Aufgabepoststelle gelegen ist oder in deren Gebiet der Unfall stattgefunden hat.

Zur Stellung der Schadenersatzklage wegen Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Postsendungen und einkassierten Geldbeträgen ist nur der Absender, resp. der Auftraggeber legitimiert, indessen besitzt auch der Adressat die Aktivlegitimation, sofern er als Vertreter des Absenders auftritt.[2]) Die Klage richtet sich immer gegen die eidgenössische Postverwaltung als die Beklagte. Bezüglich der Passivlegitimation bestimmt Art. 8 Ziff. 3 des Washingtoner Weltpostvertrages:

> „Die Verpflichtung zur Auszahlung der Entschädigung liegt der Verwaltung ob, welcher die Aufgabe-Poststelle angehört. Dieser Verwaltung ist vorbehalten, ihren Anspruch gegen die verantwortliche Verwaltung,

---

[1]) Damit stimmt Art. 48, Ziff. 2 des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vom 22. März 1893.

[2]) Vide die Erörterung oben p. 138.

das heisst gegen diejenige Verwaltung, auf deren Gebiet oder in deren Dienst der Verlust stattgefunden hat, geltend zu machen."

II. Die Verjährung der rechtlichen Ansprüche.

Das Postregalgesetz statuiert in Art. 35 Abschn. 1 eine doppelte Verjährungsfrist:

1. von einem Jahr für Klagen wegen Verlust, Beschädigung oder Verspätung von Postsendungen und einkassierten Geldbeträgen;
2. von zwei Jahren für Klagen wegen Tötungen und Verletzungen im Sinne von Art. 18 P. G.

Die unter No. 1 erwähnte einjährige Verjährungsfrist besteht nach Art. 8, Ziff. 6 des Washingtoner Weltpostvertrages für Ansprüche wegen Verlust, Beschädigung oder Spoliation rekommandierter oder mit Nachnahme belasteter Sendungen.[1]) Ebenso ist in Art. 45, Abschn. 1 des Eisenbahntransportgesetzes und in Art. 464 S. O. R. für die genannten Entschädigungsforderungen eine einjährige Verjährungsfrist fixiert.[2])

In den sub 1 aufgezählten Fällen beginnt die Verjährung am Tage der Postaufgabe.[3]) Dies ist ein wohl zu beachtender Unterschied gegenüber Art. 45 Abschn. 2 des Eisenbahntransportgesetzes, der sagt:

„Die Verjährung beginnt im Falle der Beschädigung oder Minderung an dem Tage, an welchem die Ablieferung stattgefunden hat, im Falle des gänzlichen Verlustes eines Frachtstückes oder der Verspätung

---

[1]) Die gleiche Frist für die Geltendmachung der Ersatzansprüche besteht auch nach den Zusatzabkommen zum Washingtoner Weltpostvertrag.

[2]) Ebenso Art. 45 der Eisenbahnfracht-Konvention.

[3]) Anders im bundesrätlichen Entwurf vom Jahre 1874, Art. 28; vide Meili, Haftpflicht, p. 157/158.

an dem Tage, an welchem die Lieferfrist abgelaufen ist.“ [1])

Die Verjährungsfrist für Klagen wegen Tötungen und Verletzungen beträgt in Uebereinstimmung mit Art. 10, Abschn. 1 des Eisenbahnhaftpflicht-Gesetzes und Art. 11 des Entwurfes zwei Jahre. Sie beginnt am Tage des Unfallereignisses, also nicht erst mit dem Moment, da die schädigenden Folgen des Unfalls sich geltend machen. Wir haben aber schon oben darauf hingewiesen, dass die Verjährungsfrist der Hauptklage bezüglich der Rektifikationsklage nicht zur Anwendung kommt. [2]) Abweichend von Art. 10 des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes fallen die nach Art. 21 P. G. gewährten Schadenersatz-Ansprüche wegen Verlust, Zerstörung oder Beschädigung von Sachen, welche der Post weder als Fahrpoststücke noch als Reisegepäck anvertraut worden sind, unter die einjährige Verjährungsfrist.

III. Die Unterbrechung der Verjährung.

Einen wichtigen Rechtssatz, der weit über das ius commune (S. O. R. Art. 154 ff.) hinausreicht, statuiert Art. 35, Abschn. 3 P. G. Darnach wird die Verjährung nicht allein durch die Anstellung der Klage oder durch einen Sühnversuch, sondern auch durch die Anbringung **der Reklamation** bei einer Postbehörde oder Poststelle unterbrochen, in der Meinung, dass, so lange die Reklamation unerledigt bleibt, überhaupt kein Ablauf der Verjährung stattfindet. [3]) Dieser Rechtsgedanke, der die Interessen des

[1]) S. O. R. Art. 464; Eisenbahnhaftpflichtgesetz, Art. 10, Absch. 1.

[2]) Dagegen beträgt die Verjährungsfrist nach Art. 12 des Fabrikhaftpflichtgesetzes vom Jahr 1881 nur ein Jahr.

Anders dagegen wie schon erwähnt nach Art. 11 des neuen Entwurfes.

[3]) Ebenso Eisenbahnhaftpflichtgesetz Art. 10, Abschn. 2; Eisenbahntransportgesetz und Eisenbahnfracht-Konvention Art. 45, Abschnitt 3. Dagegen schlägt nun der Entwurf eines neuen Bundes-

Publikums gegenüber der Postanstalt wahren soll, stammt aus dem deutschen Reichspostgesetz (§ 14). Die Reklamation ist bei der Aufgabepoststelle oder bei der derselben übergeordneten Kreispost-Direktion anzubringen, event., wenn der Adressat hiezu legitimiert worden ist, bei der Bestimmungspoststelle oder bei der betreffenden Kreispostdirektion. (P. G. Art. 34.)

Unter einer Reklamation (so sagt Dambach p. 106) ist jede Erklärung bei einer Postbehörde, im Gegensatz zu einer gerichtlichen Klage, zu verstehen, in welcher der Absender einer Postsendung oder der geschädigte Reisende irgendwie zu erkennen gibt, dass er Entschädigung wegen eines verlornen Poststückes oder wegen einer selbst erlittenen Beschädigung von der Post-Verwaltung verlange.[1])

Genügt auch eine *mündliche Reklamation?*

Art. 35, Abschn. 3 P. G. spricht kurzweg von der Anbringung der Reklamation (présentation de réclamation) und es scheint mir daher kaum zweifelhaft, dass auch die mündliche Form ausreiche, sobald nur nachgewiesen werden kann, dass die Reklamation wirklich angebracht worden ist. Zwar ist es sehr beachtenswert, dass das Eisenbahnhaftpflicht-Gesetz und das Eisenbahntransportgesetz ausdrücklich die schriftliche Reklamation verlangen; ebenso bestimmte dies Art. 28, Abschn. 2 des Postregalentwurfes von 1874.

---

gesetzes betreffend die Eisenbahnhaftpflicht vor, den Stillstand, die Hinderung und Unterbrechung der Verjährung nach den Normen des ius commune, Art. 146 ff. S. O. R. festzusetzen. Damit würde der besondere im Eisenbahnhaftpflichtgesetz von 1875 vorgesehene Fall des Ruhens der Verjährung bei Unbeantwortetbleiben einer Reklamation des Verletzten wegfallen; Art. 11 des Entwurfes. M. E. ist die Beseitigung dieser, im Interesse des Publikums gegenüber den Transportanstalten aufgerichteten Schutzwehr nichts weniger als zu befürworten.

[1]) Cf. A. E. Bd. VII, p. 541 und Mackenroth, l. c. ad Art. 10, p. 44.

Erfolgt auf die Reklamation eine abschlägige Antwort, und werden zugleich die der Post anvertrauten Beweismittel retournirt, so beginnt vom Empfang des Bescheides an eine neue Verjährung der Klage. Diese neue ein-, resp. zweijährige Frist wird aber nicht mehr durch eine zweite Reklamation gegen jenen Bescheid unterbrochen. —

Die im Postregalgesetz statuierten Verjährungsfristen kommen jedenfalls nur gegenüber der Postverwaltung zur Anwendung. Handelt es sich um Schadenersatzansprüche gegen einen Postangestellten, so gelten hiefür die Verjährungsfristen des Obligationenrechtes. In diesem letztern Falle stützt sich ja die Klage nicht auf das Spezialgesetz und es kann auch nicht die Meinung des Gesetzgebers gewesen sein, im Postgesetz besondere Verjährungsnormen für Rechtsansprüche zu fixieren, die aus Rechtssätzen des allgemeinen Zivilrechtes hergeleitet werden.[1])

IV. Der Zeitpunkt der Entschädigungsleistung.

Art. 33 P. G. statuiert eine Verpflichtung der Postverwaltung zur unverzüglichen Auszahlung der zu leistenden Entschädigungen gemäss den Bestimmungen der Art. 25 bis 28 P. G. Offenbar bezieht sich diese Rechtspflicht auch auf Art. 18, der die Entschädigungsansprüche wegen Tötungen und Verletzungen regelt, denn hier ist die unverzügliche Auszahlung mindestens so gut am Platze, wie in den Fällen des Verlustes, der Beschädigung oder Verspätung von Postsendungen.

In dieser Beziehung bestimmt Art. 8, Ziff. 5 des Washingtoner Weltpostvertrages:

„Die Auszahlung der Entschädigung durch die Aufgabeverwaltung hat sobald als möglich und spätestens innerhalb eines Jahres, vom Tage der Reklamation an gerechnet, stattzufinden."

[1]) Meili, Haftpflicht, p. 158.

Der Absender oder an seiner Stelle der Adressat hat ein Recht auf Auszahlung der Entschädigung wegen Verlust, Beschädigung oder Verspätung von dem Moment an, da eine dieser Tatsachen postamtlich konstatiert ist. Wie wir wissen, kann von diesem Zeitpunkt an der Berechtigte nicht mehr verpflichtet werden, sich an Stelle der Entschädigung mit dem als verloren erklärten, später aber wieder aufgefundenen Gegenstand zu begnügen, und es kann auch die Postverwaltung gegen Auslieferung der wieder aufgefundenen Sendung die geleistete Entschädigung nicht zurückfordern.[1])

Für die postamtliche Konstatierung ist leider keine besondere Frist fixiert; immerhin hat die Postverwaltung Verzugszinsen zu 5% per Jahr zu vergüten, wenn die Ersatzleistung sich um mehr als vier Wochen nach der ordentlichen Lieferfrist verzögert (P. G. Art. 33, Abschn. 2).

[1]) Vide oben p. 163/164.

Anhang.

I.

Das Bundesgesetz

über

das Post-Regal

vom 5. April 1894.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

in Ausführung des Art. 36 der Bundesverfassung;

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 14. Januar 1893,

beschliesst:

Umfang des Postbetriebes.

Art. 1. Die schweizerischen Posten besorgen:

a. den Transport von Personen und deren Gepäck durch die regelmässigen Postkurse und durch Extraposten;

b. den Transport von uneingeschriebenen Briefpostgegenständen, d. h. von Briefen, Schriftensendungen und kleinen Paketen, von Karten mit schriftlichen Mitteilungen (Postkarten), von Drucksachen, Warenmustern und Zeitungen;

c. den Transport von eingeschriebenen (rekommandierten) Briefpostgegenständen (Briefe, Schriftensendungen, kleine Pakete, Postkarten, Drucksachen

und Warenmuster), sowie von eingeschriebenen Paketen (Fahrpoststücken) mit und ohne Wertdeklaration;

d. die Bestellung von gerichtlichen und Betreibungs-Akten aller Art (Vorladungen, Kundmachungen, Betreibungsvorkehren etc.);
e. Abonnements auf Zeitungen;
f. den Einzug von Geldern; sei es durch Nachnahmen (auf Brief- und Fahrpostgegenständen) oder durch Einzugsmandate;
g. die Vermittlung der Zahlung von Geldbeträgen (durch Postanweisungen).

Die Postverwaltung kann ferner die Erhebung von Wechselprotesten auf protestabeln Papieren, welche in Einzugs-Mandaten versandt werden, übernehmen, nach Massgabe der diesfalls besonders aufzustellenden gesetzlichen Vorschriften.

Umfang des Postregals.

Art. 2. Der Postanstalt steht, unter den in Art. 4, 5 und 6 vorgesehenen Ausnahmen, das ausschliessliche Recht zu:

a. des regelmässigen und periodischen Transports von Personen;
b. der Beförderung von Personen durch Extraposten;
c. des Transports von verschlossenen Briefen und von Karten mit schriftlichen Mitteilungen (Postkarten);
d. des Transports von Zeitungen;
e. des Transports von verschlossenen Sendungen aller Art, welche das Gewicht von 5 kg. nicht übersteigen.

Als verschlossen sind alle Gegenstände anzusehen, welche so versiegelt, verschnürt, vernagelt, zugeklebt, zugenäht, mit Schloss versehen oder sonst in ihrem Umschlag verwahrt sind, dass deren Inhalt nicht ohne Aufbrechen,

Aufschneiden oder Anwendung von Schlüsseln oder andern Instrumenten herausgenommen werden kann.

Art. 3. Es ist untersagt, einzelne der in Art. 2, litt. c, d und e, erwähnten Gegenstände, welche für verschiedene Personen bestimmt sind, in eine Sendung zu vereinigen, werde diese Gesamtsendung mit der Post oder mit einer andern Transportanstalt befördert.

Ausnahmen vom Postregal.

Art. 4. Die in Art. 2 und 3 festgestellten Rechte des Alleintransports der Posten (Postregal) erstecken sich nicht:

a. auf den Transport von Personen mittelst der konzessionierten Transportanstalten;

b. auf das Versenden und Vertragen von verschlossenen Briefen, von Postkarten und von verschlossenen Sendungen bis 5 kg. (Art. 2, litt. c und e):

I. wenn es durch deren Eigentümer selbst oder durch eine von ihm hierzu besonders bestellte Person stattfindet;

II. wenn das Versenden und Vertragen aus blosser Gefälligkeit, somit nicht gegen Bezahlung, erfolgt. Personen, die im Dienste einer Transportanstalt (Post, Eisenbahn, Dampfschiff etc.) stehen oder die sich aus der Besorgung von Aufträgen für Drittleute oder aus der Besorgung und Bedienung von periodischen Kursen zu Fuss, oder wie immer, ein Gewerbe machen, dürfen in keinem Falle solche Versendung oder Vertragung übernehmen.

Die Sendungen von Briefen und andern regalpflichtigen Gegenständen dürfen im Verkehr zwischen den Verwaltungen verschiedener Bahn- und Dampfbootunternehmungen und zwischen diesen Verwaltungen und ihren Angestellten, sowie zwischen den Dienststellen der Bahn- und Dampfbootunternehmungen unter sich durch das Bahn- oder Schiffspersonal ohne das Mittel der Post stattfinden, wenn

die Sendungen den Bahn- oder Schiffsdienst betreffen. Dagegen unterliegen alle andern Sendungen, namentlich alle Korrespondenzen an Behörden, sowie an und von Privatpersonen, dem Postregal.

Art. 5. Das Postregal findet ebenfalls nicht Anwendung:

a. auf Zeitschriften, welche in der Schweiz oder im Auslande erscheinen;

b. auf schweizerische Zeitungen, welche der Verleger durch besonders bestellte Personen oder Organe vertragen, verbreiten oder verkaufen lässt.

Art. 6. Der Bundesrat kann in Bezug auf Botenverbindungen, welche vorzugsweise lokalen oder industriellen Bedürfnissen dienen, unter Festsetzung bestimmter Grenzen weitere Ausnahmen vom Postregal gestatten.

Konzessionen und Kontrolle.

Art. 7. Für die regelmässige und periodische Beförderung von Personen auf Dampfschiffen, Fuhrwerken u. s. w., sowie für Beförderung von Personen mit Extraposten kann der Bundesrat auf bestimmte Zeit, gegen Entrichtung einer Gebühr, Konzessionen erteilen.

Der Bundesrat setzt im nähern die Bedingungen fest, unter welchen die Konzession erteilt wird.

Art. 8. Dampfschiffe, Luftseilbahnen und andere Transportanstalten mit Motorenbetrieb sind, insbesondere bezüglich ihrer technischen Einrichtungen und ihrer Verkehrsbedingungen, der Kontrolle des Bundes unterstellt.

Bedingungen der Postbeförderung.

Art. 9. Die Unverletzlichkeit des Postgeheimnisses ist gewährleistet (Art. 36 Alinea 4, der Bundesverfassung).

Das Postgeheimnis schliesst das unbedingte Verbot in sich, der Post anvertraute Gegenstände zu öffnen, ihrem Inhalte auf irgend eine Weise nachzuforschen, über den

Verkehr der einzelnen Personen unter sich Mitteilungen, welcher Art sie auch seien, an Dritte zu machen und jemand Gelegenheit zu geben, das Postgeheimnis zu verletzen.

Beamte und Angestellte der Postverwaltung, die sich der Verletzung des Postgeheimnisses schuldig machen, unterliegen den Bestimmungen des Bundesstrafgesetzes.

Auf Begehren einer kompetenten Gerichts- oder Polizeibehörde kann die Postverwaltung Einsichtnahme oder Auslieferung von Postsendungen oder Auskunfterteilung über den Postverkehr zwischen bestimmten Personen verfügen.

Art. 10. Es ist verboten, zur Versendung mit der Post aufzugeben: Gegenstände, deren Beförderung mit Gefahr verbunden ist, namentlich alle durch Reibung, Luftzudrang, Druck oder sonst leicht entzündlichen Sachen, sowie ätzende Flüssigkeiten.

Die Postanstalten sind befugt, in Fällen des Verdachts, dass die Sendungen Gegenstände der obigen Art enthalten, vom Aufgeber die Angabe des Inhalts zu verlangen und, falls dieselbe verweigert wird, die Annahme der Sendung abzulehnen.

Diejenigen, welche derartige Sachen unter unrichtiger Angabe oder mit Verschweigung des Inhaltes aufgeben, haben für jeden entstandenen Schaden zu haften und können, ob Schaden erfolgt sei oder nicht, mit einer Busse belegt werden, sofern nicht ihre Handlung in ein grösseres Vergehen oder Verbrechen übergeht.

Art. 11. Die Postanstalt ist nicht verpflichtet, solche Gegenstände zur Beförderung zu übernehmen:

a. die leicht zerbrechlich oder selbst bei ordentlicher Behandlung dem Verderben unterworfen sind;

b. die im Transport schwer unterzubringen und zu besorgen sind;

c. die das Postpersonal oder (bei Postwagen) die Reisenden verletzen oder belästigen oder andere Gegenstände verunreinigen oder sonst beschädigen können;
d. die wegen des grossen Umfangs oder Gewichts, oder wegen ihrer Beschaffenheit überhaupt, für den Posttransport sich nicht eignen;
e. für welche ihre verfügbaren Transportmittel nicht ausreichen.

Art. 12. Die Post ist nicht verpflichtet, offene Sendungen von Lotterieanzeigen aller Art zu befördern, sofern letztere nicht Verlosungen betreffen, welche von einer kompetenten schweizerischen Behörde bewilligt sind.

Art. 13. Der Bundesrat wird in der Posttransportordnung die nähern Bedingungen feststellen, welche für die Benutzung der Post zur Beförderung von Personen und Sachen erfüllt werden müssen.

Art. 14. Der Absender hat das Recht, aufgegebene Postgegenstände zurückzuziehen, oder wegen Auslieferung an einen andern Adressaten oder an einen andern Ort Anweisung zu erteilen. Sobald jedoch die Sendung nach Ankunft am Bestimmungsort dem zuerst bezeichneten Adressaten avisiert oder von diesem die Auslieferung verlangt worden ist, darf einer anderweitigen Verfügung nur mit Zustimmung des letztern entsprochen werden.

Art. 15. Der Bundesrat kann für die Behandlung der Rückforderungsbegehren oder Anweisungen für Weiterleitung (Art. 14), sowie für Nachforschungen nach aufgegebenen Postgegenständen (Reklamationen etc.), eine mässige Gebühr festsetzen. Die Gebühr für Nachforschung (Reklamation) ist zurückzuerstatten, wenn in Bezug auf die Behandlung der betreffenden Sendung ein Verschulden der Post vorliegt.

Art. 16. Die Taxen und Auslagen haften auf der Postsendung. Wenn ein Gegenstand weder vom Adressaten

noch vom Versender gegen Zahlung der darauf haftenden Taxen und Auslagen angenommen wird, so ist die Postverwaltung befugt, den Versender für diesen Betrag zu belangen. Wenn die Zahlung nicht auf diese Weise bewirkt wird, so ist die Sendung als unbestellbar (Rebut) zu behandeln. (Siehe Art. 17.)

Art. 17. Die Postgegenstände, welche, aus irgend einem Grunde, weder an den Adressaten bestellt noch dem Versender zurückgegeben werden können, sowie die liegen gebliebenen Passagiereffekten, werden als Rebuts behandelt, und zwar in folgender Weise:

a. Ueber Fahrpostgegenstände, Passagiereffekten und rekommandierte Briefpostgegenstände lässt die Postverwaltung jedes Jahr einmal öffentliche Auskündung ergehen. Wenn trotz dieser letztern eine Uebergabe der Sendungen an den Adressaten oder den Aufgeber nicht möglich ist, so werden die Sendungen eröffnet und der Inhalt derselben verwertet.

b. Die gewöhnlichen Briefpost-Gegenstände werden, ebenfalls einmal per Jahr, durch drei hierzu beauftragte Postbeamte untersucht. Die verschlossenen Briefe werden geöffnet, um festzustellen, ob sie Gegenstände von Wert enthalten und dem Adressaten oder dem Aufgeber eingehändigt werden können. Im weitern dürfen die erwähnten Beamten vom Inhalt der Rebutbriefe nicht Kenntnis nehmen. Wenn die Gegenstände dem Adressaten oder Aufgeber nicht zugestellt werden können, so wird das Wertlose verbrannt, der Wertinhalt aber veräussert.

c. Die gemäss litt. a und b hiervor aus verwerteten Sachen sich ergebenden Erlöse, sowie Geldanweisungsbeträge, welche weder dem Adressaten zugestellt, noch dem Versender zurückgegeben werden können, sind zu Handen des Berechtigten während

5 Jahren bei der Postverwaltung aufzubewahren. Wenn die Beträge innert dieser Frist dem Berechtigten nicht zugestellt werden können, so verfügt über dieselben die Postverwaltung.

Haftpflicht der Postverwaltung.

Art. 18. Wenn beim Postbetrieb ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so ist die Postanstalt für den dadurch entstandenen Schaden in gleicher Weise ersatzpflichtig wie die Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen.

Art. 19. Der Post steht das Rückgriffsrecht gegen denjenigen zu, der den Unfall verschuldet hat.

Art. 20. Wenn nachgewiesen werden kann, dass der Getötete oder Verletzte sich in unberechtigter Weise mit der Postanstalt in Berührung gebracht hat, so kann kein Schadenersatz im Sinne von Art. 18 gefordert werden, selbst wenn der Unfall auch ohne sein Verschulden eingetreten sein sollte.

Art. 21. Sind bei Gelegenheit der Tötung oder Körperverletzung eines Menschen, für welche die Postverwaltung nach den obigen Bestimmungen verantwortlich ist, und im Zusammenhang mit dem betreffenden Unfall, Sachen, welche der Getötete oder Verletzte unter seiner eigenen Obhut mit sich führte, ganz oder teilweise beschädigt worden oder abhanden gekommen, so ist auch dafür Schadenersatz zu leisten.

Ausserdem ist für Abhandenkommen, Zerstörung oder Beschädigung von Sachen, welche der Post weder als Fahrpoststück noch als Reisegepäck anvertraut worden sind, nur Schadenersatz zu leisten, wenn ein Verschulden der Postanstalt nachgewiesen wird.

Art. 22. In den Fällen des Art. 21 ist der Schadenberechnung der zur Zeit des Unfalls vorhandene wirkliche

Wert der abhanden gekommenen, zerstörten oder beschädigten Sache zu Grunde zu legen.

Art. 23. Keinen Anspruch auf Entschädigung haben Beamte und Bedienstete der Postverwaltung, sowie Postillone, welchen in betreff des vorgekommenen Ereignisses eine Verschuldung zur Last fällt.

Art. 24. Die Postverwaltung wird sich gegen die Folgen der in Art. 18 hiervor enthaltenen Haftpflichtbestimmung versichern, und zwar bei einer oder mehreren Versicherungs-Gesellschaften oder durch Bildung eines besondern Fonds (Selbstversicherung).

Art. 25. In Bezug auf aufgegebene Postsachen leistet die Postverwaltung in nachstehender Weise Garantie:

a. für den Verlust eines rekommandierten Briefpostgegenstandes (welchem ein gerichtlicher Akt oder ein Einzugsmandat gleichgehalten ist): 50 Franken;
b. für den Verlust eines Fahrpoststückes ohne Wertangabe oder eines — vorschriftsgemäss aufgegebenen — Reisegepäckstückes: höchstens Fr. 15 per kg.;
c. für den Verlust von Fahrpost-Stücken mit Wertangabe: den Betrag der Wertdeklaration;
d. für den Verlust von Geldanweisungsbeträgen und einkassierten Nachnahme- und Einzugsmandatbeträgen: den vollen Ersatz;
e. für die Beschädigung von Fahrpoststücken mit und ohne Wertdeklaration: Vergütung des wirklichen Schadens, höchstens aber des für den Verlust der ganzen Sendung vorgesehenen Betrags (litt. b, bezw. c hiervor);
f. für die Verspätung einer rekommandierten Briefpostsendung, eines gerichtlichen Aktes oder eines Einzugsmandates um mehr als 24 Stunden: Fr. 15;
g. für Verspätung eines Fahrpoststückes oder einer Geldanweisung (vorbehalten Art. 31) um mehr als 24 Stunden: 15 Franken;

h. für die Verspätung eines ordnungsgemäss aufgegebenen Reisegepäckstückes um mehr als 24 Stunden bis 48 Stunden: 15 Franken, und für Verspätungen um je weitere 24 Stunden: weitere 15 Franken.

Die Entschädigung darf jedoch den Betrag von 60 Franken nicht übersteigen.

Art. 26. Abgesehen von den in den litt. a, b, c und d des vorhergehenden Artikels vorgesehenen Entschädigungen wird die Post-Verwaltung den Aufgebern die für die verlorenen Gegenstände bezahlten Posttaxen zurückerstatten.

Art. 27. Eine verhältnismässige Reduktion tritt gegenüber der in Art. 25, litt. c, vorgesehenen Entschädigung ein, wenn die Postverwaltung beweist, dass der Gegenstand zur Zeit des Verlustes einen geringern Wert hatte.

Ist in betrügerischer Absicht zu hoch deklariert worden, so verliert der Absender nicht nur jeden Anspruch auf Schadenersatz, sondern er ist auch nach den Vorschriften der Strafgesetze zu bestrafen.

Art. 28. Die Ersatzleistung kann niemals über den deklarierten Wert hinausgehen, die Rückerstattung der bezahlten Posttaxen (Art. 26) vorbehalten.

Art. 29. Die Angabe der Nachnahme gilt nicht als Wertdeklaration. Falls eine Wertdeklaration nicht beigefügt ist, wird der Gegenstand als ein solcher ohne Wertangabe betrachtet.

Art. 30. Die Entschädigungspflicht für aufgegebene Postsachen (Art. 25) fällt weg:

a. wenn die Post freiwillig solche Gegenstände übernimmt, welche sie nach Art. 11 nicht anzunehmen pflichtig ist, und dabei ausdrücklich die Verantwortlichkeit ablehnt;

b. wenn die Post nachweist, dass weder sie, noch die von ihr mit der Spedition beauftragte Transportanstalt den Schaden verschuldet hat, oder dass der Schaden ausser dem schweizerischen Postgebiet entstanden ist.

Im letztern Falle wird jedoch die Postverwaltung die nötigen Schritte tun, um, soweit dies ohne Anhebung eines Prozesses möglich ist, dem Aufgeber bei der betreffenden auswärtigen Transportanstalt den gebührenden Ersatz zu verschaffen.

Art. 31. Für verspätete Ausbezahlung von Geldanweisungen, die in dem Umstand ihren Grund hat, dass die Auszahlungsstelle nicht über die nötige Barschaft verfügte, wird keine Entschädigung geleistet, sofern die Verspätung nicht mehr als fünf Tage beträgt.

Art. 32. Durch die ohne Vorbehalt seitens des Adressaten erfolgte Annahme einer Postsendung erlischt die Haftpflicht der Postverwaltung in Bezug auf Beschädigungen (Art. 25, litt. e), sofern nicht der Adressat den Beweis leistet, dass die Sendung schon zur Zeit der Ablieferung seitens der Postverwaltung beschädigt war.

Art. 33. Die gemäss Art. 25 bis und mit 28 hiervor zu leistenden Entschädigungen sind dem Berechtigten unverzüglich nach stattgefundener postamtlicher Konstatierung des Verlustes, der Beschädigung oder Verspätung auszurichten.

Wenn die Ersatzleistung um mehr als 4 Wochen nach der ordentlichen Lieferfrist sich verzögert, so ist vom Ablauf der vierten Woche angerechnet dem Berechtigten, ausser dem Ersatzbetrag, ein Verzugszins zu 5 % per Jahr zu vergüten.

Art. 34. Die Reklamation ist in der Regel von seiten des Absenders bei der Poststelle der Aufgabe oder der derselben übergeordneten Kreispostdirektion zu stellen;

indessen ist auch der Adressat zur Forderungsklage insofern berechtigt, als derselbe sich hierzu als Vertreter des Absenders legitimiert. In diesem Fall hat die Reklamation bei der Poststelle des Bestimmungsortes oder bei der betreffenden Kreispostdirektion zu erfolgen.

Art. 35. Alle gegen die Postverwaltung gerichteten Klagen auf Schadenersatz verjähren in Jahresfrist, mit Ausnahme der auf Grund von Art. 18 erhobenen, welche erst nach 2 Jahren verjähren.

Die Verjährung beginnt im Fall von Tötung oder Verletzung am Tage des Unfalls, in Bezug auf Sachen am Tage der Postaufgabe.

Die Verjährung wird nicht allein durch Anstellung der Klage oder durch den Sühneversuch, sondern auch durch Anbringung der Reklamation bei einer Postbehörde oder Poststelle unterbrochen, in der Meinung, dass, solange die Reklamation unerledigt bleibt, überhaupt kein Ablauf der Verjährung stattfindet.

Ergeht hierauf eine abschlägige Bescheidung und werden zugleich die der Transportanstalt anvertrauten Beweismittel (z. B. Empfangscheine, Frachtbriefe, Verbalprozesse) behufs wirksamer Anhebung des Prozesses zurückgegeben, so beginnt vom Empfange derselben an eine neue Verjährung der Klage, welche durch eine neue Reklamation gegen jenen Bescheid nicht unterbrochen wird.

Art. 36. Die aus diesem Gesetze hervorgehenden Klagen gegen die Postanstalt werden anhängig gemacht:

a. sofern der Streitgegenstand einen Hauptwert von wenigstens Fr. 3000 hat, beim Bundesgerichte;

b. bei geringerem Betrage: bei derjenigen zuständigen kantonalen Gerichtsbehörde, in deren Gebiet die Aufgabepoststelle (bei Sendungen aus dem Auslande die Poststelle der Bestimmung) gelegen ist oder in deren Gebiet der Unfall sich ereignet hat, unter

Vorbehalt der Weiterziehung nach Bundes- und kantonalem Recht.

Art. 37. Die Postverwaltung übernimmt, soweit es sich nicht um Sachen handelt, deren Transport sie durch die betreffenden Kurse besorgt, keine Garantie für den Betrieb der von ihr konzessionierten Privatunternehmungen (Dampfschiffe, Fuhrwerke etc.).

Strafbestimmungen.

Art. 38. Als Verletzungen des Postregals werden betrachtet:

1. die Besorgung des nach Art. 2 hiervor der Postanstalt allein vorbehaltenen Transportes von Personen und Sachen;
2. das vorschriftswidrige Zusammenpacken von Sendungen an verschiedene Adressaten (Art. 3);
3. die Ueberschreitung der Konzession (Art. 7);
4. die Verwendung bereits benutzter Wertzeichen, die Beifügung von brieflichen Mitteilungen in Sendungen, welche ermässigte Taxen geniessen (Drucksachen etc.), und überhaupt die absichtliche Umgehung von Posttaxen;
5. die unbefugte Benutzung der Portofreiheit;
6. das unbefugte Mitfahren in Postwagen;
7. die Aufgabe von Sendungen verbotenen Inhaltes zur Postbeförderung, sofern nicht die Handlung in ein grösseres Vergehen oder Verbrechen übergeht (Art. 10).

Das Nachahmen von bestehenden Postwertzeichen, von Stempeln, Siegeln und Briefeinwürfen, welche für den Postdienst verwendet werden, und der in betrügerischer Absicht stattfindende Gebrauch oder Verkauf solcher nachgeahmter Wertzeichen etc. wird nach den Bestimmungen des Art. 61 des Bundesstrafrechtes bestraft. Die Strafbestimmungen dieses Artikels finden auch Anwendung auf

die Nachahmung von Wertzeichen der Länder des Weltpostvereines, sowie auf den in betrügerischer Absicht stattfindenden Gebrauch oder Verkauf nachgeahmter Wertzeichen dieser Länder.

Art. 39. Die Postregalverletzungen werden mit einer Busse von Fr. 1 – 500 belegt. Im Wiederholungsfall kann die Strafe bis auf Fr. 2000 erhöht werden.

Art. 40. Die Bussen werden auf administrativem Wege durch das Postdepartement ausgesprochen.

Das Postdepartement ist befugt, seine Strafkompetenz bis zum Betrage von Fr. 100 den unter ihm stehenden Postbehörden zu delegieren.

Art. 41. Wenn sich der Uebertreter dem Straferkenntnis nicht unterzieht, so ist der Fall nach Anleitung des Bundesgesetzes betreffend das Verfahren bei Uebertretungen fiskalischer und polizeilicher Bundesgesetze vom 30. Juni 1849 durch das Postdepartement dem kompetenten Gerichte zur Beurteilung zu überweisen.

Art. 42. Von allen wirklich bezogenen Bussen kommt ein Dritteil dem Verzeiger zu; den Rest bezieht die Bundeskasse.

Art. 43. Die eidgenössischen Beamten und Bediensteten, sowie die Polizeibehörden der Kantone sind verpflichtet, zur Entdeckung und Verfolgung von Straffällen tätig mitzuwirken. Die zuständige Kantonalbehörde soll den unerlaubten Postbetrieb sofort einstellen, und zwar durch Beschlagnahme der Transportmittel.

Ausführungsbestimmungen.

Art. 44. Durch gegenwärtiges Gesetz werden das Postregalgesetz vom 2. Juni 1849 (A. S. a. F. I, 98) und der Art. 21 des Posttaxengesetzes vom 26. Juni 1884 (A. S. n. F. VII, 584) aufgehoben.

Art. 45. Der Bundesrat ist beauftragt, auf Grundlage der Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 17. Juni

1874, betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse, die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzusetzen.

Also beschlossen vom Nationalrate,

Bern, den 29. März 1894.

Der Präsident: *Comtesse.*

Der Protokollführer: *Ringier.*

Also beschlossen vom Ständerate,

Bern, den 5. April 1894.

Der Präsident: *Oskar Munzinger.*

Der Protokollführer: *Schatzmann.*

II.

Bundesgesetz

betreffend

die Eisenbahnhaftpflicht.

Die Bundesversammlung
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

nach Einsicht einer Botschaft des Bundesrates vom 1. März 1901,

beschliesst:

Art. 1. Wenn beim Bau oder Betrieb einer Eisenbahn oder bei Hülfsarbeiten, welche mit dem Betriebe im Zusammenhang stehen, ein Mensch getötet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Inhaber der konzessionierten Unternehmung für allen daraus entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt, durch Verschulden Dritter oder durch Verschulden des Getöteten oder Verletzten verursacht ist.

Als Dritte im Sinne dieses Artikels sind nicht anzusehen das Personal der Eisenbahnunternehmung oder diejenigen Personen, deren sie sich zum Betriebe des Transportgeschäftes oder zum Bau der Bahn bedient.

Art. 2. Der Schadenersatz umfasst im Falle des Todes die verwendeten Kosten, namentlich diejenigen der Beerdigung. Ist der Tod nicht sofort eingetreten, so ist namentlich auch für die Kosten der versuchten Heilung und die Nachteile der Arbeitsunfähigkeit Entschädigung zu leisten.

Haben andere Personen durch den Tod ihren Versorger verloren, so ist auch für diesen Schaden Ersatz zu leisten.

Art. 3. Bei Körperverletzung geht der Anspruch des Verletzten auf Ersatz der Kosten und auf Entschädigung für die Nachteile gänzlicher oder teilweiser Arbeitsunfähigkeit. Ueberdies kann der Richter bei einer Verstümmlung oder Entstellung, durch welche das Fortkommen des Verletzten erschwert wird, auch dafür eine Entschädigung zusprechen.

Art. 4. Trifft den Getöteten oder Verletzten ein Teil der Schuld an dem Unfall, so kann der Richter die Ersatzpflicht unter Würdigung aller Umstände nach Verhältnis ermässigen.

Art. 5. Jeder Schadenersatzanspruch ist ausgeschlossen, wenn der Verletzte oder Getötete sich durch eine verbrecherische oder unredliche Handlung mit der Transportanstalt in Berührung gebracht hat.

Art. 6. Hat sich der Verletzte oder Getötete durch wissentliche Uebertretung polizeilicher Vorschriften in Berührung mit der Transportanstalt gebracht, so kann der Schadenersatz abgelehnt werden, wenn ein Kausalzusammenhang zwischen der Uebertretung und dem Unfalle nachgewiesen wird.

Art. 7. Ist ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung oder der in Art. 1, Absatz 2, genannten Personen nachweisbar, so kann der Richter unter Würdigung der besondern Umstände, namentlich in Fällen von Arglist oder grober Fahrlässigkeit dem Verletzten oder, wenn dieser gestorben ist, dessen Angehörigen, auch abgesehen von dem Ersatz nachweislichen Schadens, eine angemessene Geldsumme zusprechen.

Art. 8. Der Schadenersatz ist in Form einer Kapitalsumme oder einer jährlichen Rente zu bestimmen. Der Richter ist bei der Festsetzung der einen oder andern

Entschädigungsart an die Anträge der Parteien nicht gebunden, sondern entscheidet hierüber nach seinem Ermessen. Sind im Zeitpunkte der Urteilsfällung die Folgen einer Körperverletzung nicht mit hinreichender Sicherheit festzustellen, so kann der Richter ausnahmsweise für den Fall des nachfolgenden Todes oder einer Verschlimmerung des Gesundheitszustandes des Verletzten einen Vorbehalt auf Erhöhung der Entschädigung im Urteile aufnehmen.

Den gleichen Vorbehalt kann der Richter auch zu gunsten der Transportanstalt machen für den Fall, dass sich die Folgen des Unfalls wesentlich günstiger gestalten sollten, als angenommen wurde.

Art. 9. Die Eisenbahnunternehmung hat auch für Beschädigung, Zerstörung oder Verlust von Gegenständen, die der Betroffene unter seiner eigenen Obhut mit sich führte, Schadenersatz zu leisten, wenn die Beschädigung oder der Verlust mit dem Unfall im Zusammenhang stehen.

Abgesehen von diesem Falle ist sie für die Beschädigung und den Verlust von Gegenständen, die weder als Frachtgut noch als Reisegepäck aufgegeben worden sind, nur dann schadenersatzpflichtig, wenn ihr ein Verschulden nachgewiesen wird.

Art. 10. Der Schadenersatz wird im Falle des Art. 9 nach dem wirklichen Werte der beschädigten, zerstörten oder verlorenen Gegenstände bestimmt. Eine höhere Entschädigung kann nur zugesprochen werden, wenn ein Verschulden der Transportanstalt nachgewiesen ist.

Art. 11. Die durch dieses Gesetz begründeten Schadenersatzklagen verjähren in zwei Jahren, welche von dem Tage, an welchem die Tötung oder Verletzung erfolgt ist, und im Falle von Art. 9 vom Zeitpunkte der Beschädigung, Zerstörung oder des Verlustes an gerechnet werden. Dieselbe Verjährungsfrist gilt für die aus Art. 8, Absatz 2, sich ergebenden Begehren auf Erhöhung oder Herab-

setzung der Schadenersatzsumme; sie läuft vom Tage der Eröffnung des ausgefällten Urteils hinweg. Für den Stillstand, die Hinderung und die Unterbrechung der Verjährung gelten die Grundsätze des Obligationenrechts (Art. 153 ff.).

Art. 12. Die aus diesem Gesetz gegen die Transportanstalt entstehenden Ansprüche aus Verletzung oder Tötung sind unübertragbar.

Art. 13. Reglemente, Bekanntmachungen oder besondere Uebereinkommen, welche die Haftbarkeit der Transportanstalt zum voraus ausschliessen oder einschränken, haben keine rechtliche Wirkung. Zudem kann jeder Vertrag, kraft dessen eine offenbar unzulängliche Entschädigung dem Verletzten oder den Anspruchsberechtigten zugesprochen oder entrichtet worden ist, angefochten werden.

Art. 14. Den Eisenbahngesellschaften bleibt der Rückgriff vorbehalten gegenüber Personen, welche durch ihr Verschulden einen Unfall verursacht haben, aus welchem Schadenersatzansprüche gegen die Eisenbahnunternehmung geltend gemacht wurden.

Art. 15. Schadenersatzklagen aus diesem Gesetze können bei dem Gerichte des Ortes, an welchem sich der Unfall ereignet hat, angebracht werden.

Art. 16. Der Richter urteilt bei allen Ansprüchen, welche aus diesem Gesetze gegen die Transportanstalt geltend gemacht werden, nach freiem Ermessen, ohne an die Beweisregeln der einschlagenden Prozessgesetze gebunden zu sein. Vorbehalten bleiben die Bestimmungen über die Feststellung einer Tatsache durch den Eid einer Partei (zugeschobener oder richterlich auferlegter Eid).

Art. 17. Die Art. 6 und 7 des Bundesgesetzes vom 26. April 1887, betreffend die Ausdehnung der Haftpflicht, finden auf die durch dieses Gesetz gegen die Eisenbahnunternehmung gegebenen Klagen Anwendung.

Art. 18. Die Unfälle, welche sich vor dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Gesetzes ereignen, sind nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 1. Juli 1875 zu beurteilen.

Art. 19. Das gegenwärtige Gesetz ist anwendbar:

1. Auf den Betrieb der Dampfschiffahrtsunternehmungen;
2. gegenüber dem Bund:
   a. für alle Unfälle beim Postbetrieb, soweit die eidgenössische Postverwaltung nach Massgabe des Bundesgesetzes über das Postregal vom 5. April 1894 haftet;
   b. als Eisenbahnunternehmer, für die gemäss Art. 6 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Eisenbahnen in das Eigentum des Bundes übergehenden und für die gemäss Art. 5 des genannten Gesetzes vom Bunde betriebenen Eisenbahnlinien; dem Bund beziehungsweise der Verwaltung der Bundesbahnen bleibt das Recht vorbehalten, sich den Rückgriff auf den Eigentümer der zum Betriebe gemäss Art. 5 des genannten Gesetzes übernommenen Linien durch Vertrag zu sichern;
   c. als Dampfschiffahrtsunternehmer, wenn er gemäss Art. 1 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 eine Dampfschiffahrtsunternehmung übernimmt.

Für die unter Ziffer 2 erwähnten Klagen gegen den Bund findet Art. 48, Ziffer 2, des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vom 22. März 1893 keine Anwendung.

Die unter Ziffer 2, litt. b und c erwähnten Klagen sind gemäss den Bestimmungen des angeführten Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 gegen die zuständige Ver-

waltungsstelle der Bundesbahnen zu richten (vgl. Art. 12 und 35, Ziffer 1 und 17, des genannten Gesetzes).

Art. 20. Alle mit dem gegenwärtigen Gesetz in Widerspruch stehenden Gesetze, Verordnungen und Reglemente sind aufgehoben, insbesondere werden aufgehoben:

1. Das Bundesgesetz vom 1. Juli 1875 betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrtunternehmungen bei Tötungen und Verletzungen;

2. Art. 4 des Bundesgesetzes vom 26. April 1887 betreffend die Ausdehnung der Haftpflicht, soweit er sich auf die mit dem Betriebe einer Eisenbahn- oder Dampfschiffahrtunternehmung im Zusammenhang stehenden Hülfsarbeiten bezieht;

3. Art. 48, Ziffer 2, des Bundesgesetzes über die Organisation der Bundesrechtspflege vom 22. März 1893, soweit es die in Art. 19, Ziffer 2, dieses Gesetzes erwähnten Klagen betrifft;

4. Art. 12 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb der Bundesbahnen und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, soweit es die direkte Anhebung von Klagen nach Art. 19, Ziffer 2, gegen die Verwaltung der Bundesbahnen vor Bundesgericht betrifft.

INHALT.

Seite:

I. Geschichtliche Einleitung.

1. Römische Posteinrichtungen in Helvetien . . 7
2. Die Anfänge des kantonalen Postwesens . . 15
3. Die schweizerische Post von 1798 bis 1848 . 32
4. Die Schöpfung eines eidgenössischen Postrechtes 46

II. Dogmatischer Teil.

1. Das Postregal in der Schweiz 61
2. Die juristische Natur der postalischen Rechtsgeschäfte 85
3. Die allgemeinen Rechtspflichten der Post und des Absenders 113
4. Die Liberierungsgründe der Postverwaltung . 141
5. Die Haftpflicht der Post beim Sachtransport . 154
6. Die Haftpflicht bei den Geldgeschäften . . . 179
7. Die Haftpflicht beim Personentransport . . . 195
8. Die Geltendmachung der Ansprüche gegen die Postverwaltung 212

Anhang.

I. Das Bundesgesetz über das Postregal vom 5. April 1894 221
II. Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend die Eisenbahnhaftpflicht vom 1. März 1901 . . 236